Rok V. WARSZAWA, 1 STYCZNIA 1935 R. Nr. 1.

wiadomości turystyczne

25 gr.

dwutygodnik

turystyka, podróże, komunikacja, uzdrowiska, hotelarstwo, przemysł turyst.

5

W dniu dzisiejszym „Wiadomości Turystyczne" rozpoczynają piąty rok istnienia. Nie nazywamy tej piątki żadnym jubileuszem, nie mamy bowiem żadnego powodu do trjumfów. Jest to dla nas, poprostu mówiąc, piąty rok ciężkiej orki na ugorze, podczas której cały czas wiatr wiał nam w oczy. Jeżeli nie zaprószył nam ich, to tylko dlatego, że potrafiliśmy wytrwać.

Zbytecznem jest chyba opisywać, jak ciężkim jest wogóle byt perjodyka w Polsce, nie opartego o żadne subwencje.

Przez pierwszy rok istnienia naszego pisma uważano je wogóle za zbyteczne i dziwiono się, że w Polsce wogóle czytuje ktoś pismo turystyczne, kiedy są... prospekty. W drugim roku pogodzono się z naszem istnieniem. To znaczy niezupełnie, gdyż dla niektórych osób i instytucyj wygodniej było udawać że nie wiedzą wcale o niem. W trzecim roku, kiedy pomimo wszystko, pismo rozwijało się, starano się je utrącać. Ze słabym skutkiem. Byliśmy wprawdzie jeszcze niewielcy, ale wiadomo, że trzcina lepiej znosi burzę niż dąb. Nie daliśmy się.

Potem nastąpił lepszy okres, Wydawnictwo zaczęło zwiększać nakład. Kilka numerów specjalnych wywołało oddźwięk. Zaczęli się do nas zgłaszać jacyś nieznani zwolennicy, zaczęliśmy otrzymywać coraz częściej listy i korespondencje z prowincji i stolicy. Zaczął się nawiązywać coraz żywszy kontakt również z towarzystwami. W styczniu r. ub., kiedy zniesione zostały indywidualne zniżki turystyczne, a pismo nasze zajęło odrazu zdecydowane stanowisko w tej sprawie, administracja zasygnalizowała nam nowy wzrost czytelników. Następnie, kiedy toczyły się słynne dyskusje, emocjonujące cały świat turystyczny, wzrost poczytności zwiększał się stale.

Dalecy jesteśmy od wszelkiej manji wielkości, ale fakty te utwierdziły nas w przekonaniu, że jesteśmy potrzebni. To nam dodało otuchy do dalszej pracy. Powiększyliśmy zespół pracowników. Nawiązaliśmy kontakt z kilku krajami zagranicznemi, nie ustawaliśmy w pracy.

Dzisiejsza piątka nie jest, jak już zaznaczyłem, żadnym momentem naszego trjumfu. Jest ona jedynie pewnym słupem drogowym, wskazującym nam, że tyle a tyle drogi już przebyliśmy. Słupy, znajdujące się przed nami, nie są jeszcze znane, ale należy przypuszczać, że będzie ich więcej. Jedno tylko nie ulega najmniejszej kwestji: spełnialiśmy pracę pożyteczną, dopomogliśmy rozwojowi myśli turystycznej w Polsce, a najgorszy okres przebrnęliśmy i idziemy naprzód.

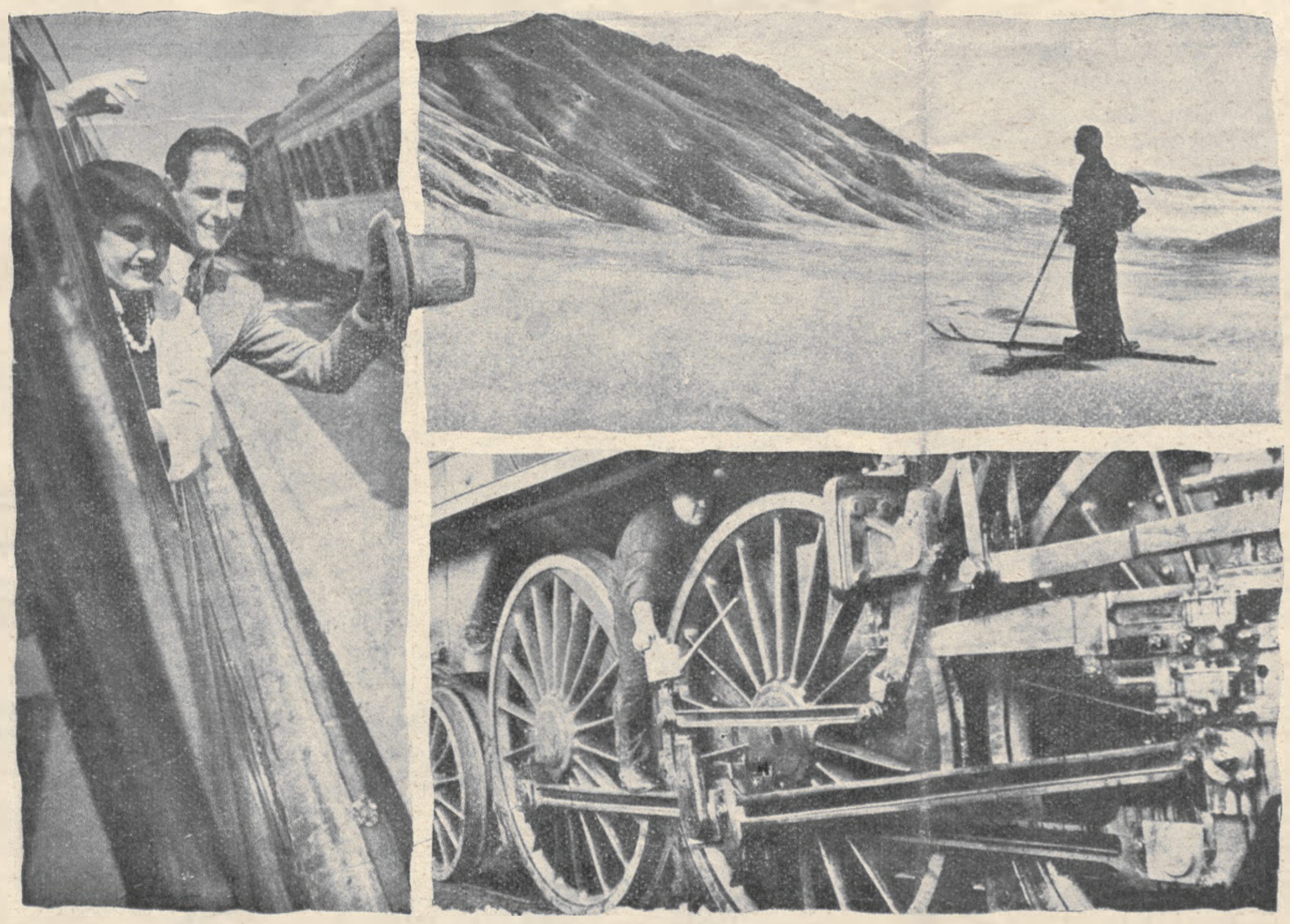
W dniu piątki, wypadałoby, abym złożył, jakąś deklarację programową na przyszłość, jako redagujący pismo od pierwszej chwili i jego założyciel. Deklaracja ta jest krótka: jak długo będę pozostawał przy obecnej pracy, będę współdziałał z każdym objawem rozwoju polskiej turystyki, bezwzględnie poprę każdą mądrą i uczciwą inicjatywę, w dalszym ciągu nie będę sobie robił nic z żadnych uznanych autorytetów i w dalszym ciągu będę się brzydził wszelkiego rodzaju oportunizmu.

Wiem dokąd idę i poco. Wiem, że dalsza droga pisma bynajmniej nie ułoży się po różach. Na wszystko jestem przygotowany, gdyż przyświeca mi świadomość, że polska turystyka musi wybić się na jedno z pierwszych miejsc w konglomeracie wielu zagadnień, które nam współczesny rozwój Polski niesie.

Temu rozwojowi pragnę w dalszym ciągu poświęcić pracę „Wiadomości Turystycznych" oraz własną.

Wacław Olszewski.

Na święta w góry!



Obrazek z dni świątecznych. 1. Ostatnie „do widzenia". 2. Wśród majestatu gór i śniegów. 3. Kto smaruje, ten jedzie...

Konferencja w Krakowie

(Kor. wł. „W. T.")

W dniu 18 grudnia odbyła się w gmachu Dyrekcji Kolei Państw. w Krakowie konferencja referentów turystyki przy urzędach wojewódzkich i Dyrekcjach P. K. P.

Zebranych powitał jako gospodarz terenu dyrektor P. K. P. w Krakowie, inż. Wołkanowski, naczelnik dr. H. Szatkowski, wygłosił referat o działalności referatów turystyki przy urzędach wojewódzkich i dyrekcjach kolejowych, zaznajamiając zebranych z organizacją Wydziału Turystyki Min. Komunikacji i akcentując konieczność ścisłej współpracy wzajemnej referatów turystyki. Podkreślił przytem konieczność utrzymywania stałego kontaktu z organizacjami turystyki czynnej, omawiając następnie sprawę lokalnych związków propagandy, które wejdą w skład Ligi Popierania Turystyki.

P. Szelichowski, referent turystyki krakowskiej dyrekcji, wygłosił referat o nowych przepisach organizacji pociągów popularnych, oraz zobrazował akcję organizowania tych pociągów w 1933 i 1934 r. Nowe przepisy o pociągach popularnych weszły w życie z dniem 15 grudnia r. ub.

Następnie rozpatrywano i dyskutowano wnioski zgłaszane na zjazd przez dyrekcje kolejowe i urzędy wojewódzkie.

Dotyczyły one aktualnych zagadnień, związanych z działalnością poszczególnych referatów turystyki.

Zjazdy ogólne referentów turystyki w celu omówienia aktualnych zagadnień mają się odbywać dwa razy rocznie.

Do omówienia poszczególnych faz konferencji powrócimy jeszcze.

Reorganizacja „Orbisu"

Nowomianowany dyrektor naczelny Polskiego Biura Podróży „Orbis", p. maj. Mieczysław Fularski, przystąpił energicznie do reorganizacji tej instytucji. Między innemi reorganizacja ta obejmuje biura Zarządu Głównego, gdzie, jak się dowiadujemy, na stanowisko dyrektora działu biletowego i turystycznego powołany został p. Michał Romer, dotychczasowy kierownik Biura Kolei Francuskich w Warszawie.

Posunięcie to uznać należy za bardzo szczęśliwe, zważywszy prawdziwą znajomość zagadnień turystycznych, jaką posiada p. Romer, a nabytą w czasie długoletniej pracy na szeregu odpowiedzialnych stanowisk w polskim przemyśle turystycznym.

Wicemin. Komunikacji inż. A. Bobkowski o rozwoju turystyki w Polsce

Agencja „Iskra" przesłała prasie przed niedawnym czasem ekspose p. wiceministra A. Bobkowskiego. Wywiad ten jest pierwszym ogłoszonym drukiem, a zawarte w nim poglądy i zapowiedzi stanowią rzeczowy i interesujący materjał.

Jeżeli nie wszystkie palące sprawy znajduje w nim oświetlenie, to dla tej prostej przyczyny, że niektóre z nich znajdują się po za resortem p. wiceministra Bobkowskiego.

Ogłoszony wywiad należy oczywiście traktować jako zapowiedź pewnych konkretnych kroków, których zrealizowanie będzie bardzo pożyteczne.

Redakcja.

W przededniu zimowego sezonu turystycznego i w przewidywaniu żywszego, niż dotąd przyszłorocznego sezonu letniego, wicemin. Komunikacji, inż. Al. Bobokowski udzielił następujących wiadomości na temat planów organizacji turystyki w Polsce na okres najbliższy.

Organizacja turystyki masowej

— Pierwszem zadaniem w dziedzinie organizacji turystyki jest opieka nad terenem. Mamy tu do wypełnienia poważne luki, powstałe przez brak kulturalnie urządzonych, a jednocześnie tanich hoteli, pensjonatów i schronisk, obliczonych na masowy ruch turystyczny. Turysta w żadnym wypadku nie może być traktowany, jako okazja do zrobienia majątku w ciągu jednego sezonu, tem bardziej, że turystyka w Polsce rozwija się ostatnio coraz bardziej, jako turystyka masowa, popularna, ludowa. Poważnem dziełem, związanem z turystyką masową są pielgrzymki, których strona gospodarcza, jest identyczna z turystyką masową. Cały ten ruch, idący w setki tysięcy uczestników, musi być otoczony odpowiednią opieką przez Państwo i organizacje, zajmujące się tym masowym ruchem turystycznym. Znacznem ułatwieniem ruchu turystycznego są urządzenia sypialne dla pociągów popularnych, umożliwiające mieszkańcom odległych okolic kraju przejazdy nocą na jedno, lub dwudniowe pobyty do odleglejszych rejonów turystycznych, jak np. ze Śląska i Krakowa nad morze, z Wilna w Tatry, z Warszawy w Karpaty wschodnie i t. p.

Opieka nad turystyką indywidualną

— Opieka nad turystyką nie może ograniczać się — rzecz prosta — do turystyki masowej. Posiadamy w Polsce szereg organizacyj, zajmujących się turystyką czynną i posiadających na tem polu pierwszorzędne zasługi.

Organizacjom tym trzeba pomagać, szczególnie tam, gdzie dążą one do zespolenia i współpracy w myśl dobrze zrozumianej wspólnoty interesów. Z konkretnych osiągnięć w tej dziedzinie chciałbym tylko podkreślić zrzeszenie czterech największych organizacyj turystyki czynnej do wydawania własnego pisma turystycznego p. t. „Turysta polski", w formie miesięcznika o dużym, 50.000 egzemplarzy liczącym nakładzie.

Całokształt akcji propagandowej wymaga pewnego systemu. Propaganda turystyczna musi nabrać swego wyraźnego, turystycznego charakteru, musi operować argumentami, przeznaczonemi dla turystów, musi być wyraźnie oddzielona od ogólnikowej, do wszystkich skierowanej propagandy propolskiej. Czy to będą wydawnictwa przedstawiające piękno pewnych regjonów, czy monografje poszczególnych miejscowości, czy też wreszcie będą to wydawnictwa zachęcające specjalnie do podróżowania, sportów zimowych, campingu, lub polowań — całokształt tej akcji propagandowej, musi nosić charakter wybitnie turystyczny.

Nasza zagraniczna akcja propagandowo - turystyczna, ma obecnie do dyspozycji, również wielkie biuro podróży „Orbis", które zaczyna zajmować coraz wybitniejsze miejsce na terenie międzynarodowym i otwierając coraz to nowe oddziały zagranicą (Paryż, Wiedeń, Berlin, Bruksela, Londyn), obejmuje całokształt ściągania turystów z zagranicy do Polski.

Umowa turystyczna z Niemcami

Ściągnięcie zagranicznych turystów do Polski jest dziś podwójnie utrudnione, gdyż z jednej strony ciężkie warunki gospodarcze uniemożliwiają większej liczbie turystów podejmowanie wycieczek zagranicznych, z drugiej zaś strony szereg państw i to właśnie naszych bliskich sąsiadów, wstrzymuje surowemi przepisami dewizowemi wyjazd swych obywateli zagranicę. Obecnie pracujemy nad zawarciem umowy turystycznej, mającej umożliwić zbiorowy ruch turystyczny z Niemiec do Polski. Ruch ze Śląska Niemieckiego i Prus Wschodnich do najbliższych im terenów sportów zimowych na polskiem zachodniem Podkarpaciu, ma za sobą już duże tradycje przedwojenne i możemy mieć co do jego rozwoju jaknajlepsze nadzieje. Nad podobną umową z Węgrami zastanawiają się sfery oficjalne. Zainteresowanie dla Polski, jako kraju sportów zimowych i polowań, przejawia się silnie w Anglji, a poważniejsze wycieczki zbiorowe z Francji, Belgji, Holandji, Węgier i Danji odwiedza Polskę w łącznej ilości kilku tysięcy osób częściowo jeszcze w sezonie zimowym. Ulubioną formą tych wycieczek, cieszącą się, jako specyficznie polski pomysł, dużem powodzeniem zagranicą są rajdy narciarskie, które w liczbie kilku idwiedzą Podkarpacie.

W dziedzinie inwestycji turystycznych, została konsekwentnie przeprowadzona zasada celowej planowości. Zagospodarowanie tustyczne Karpat i szlaków wodnych północno - wschodniej Polski od Suwalszczyzny po Polesie, opiera się obecnie na uzgodnionych przez Min. Komunikacji i P. U. W. F. planach, opartych na dokładnem zbadaniu dezyderatów organizacyj turystyki czynnej i studjach terenowych. Odpowiednie turystyczne zagospodarowanie gór i wód ma decydujące znaczenie dla rozwoju turystyki wewnętrzno - krajowej. Jest rzeczą oczywistą, że te wielkie plany będą musiały być stopniowo przez kilka lat realizowane, jednak ujęcie ich w definitywną na studjach i uzgodnieniu opartą formę, jest wstępem do racjonalnej realizacji.

Nowe szlaki turystyczne

Realizacja szlaków komunikacyjnych o znaczeniu wyłącznie turystycznem jest możliwą dopiero wtedy, kiedy zostaną zrealizowane szlaki komunikacyjne, które są postulatem innych, ważniejszych potrzeb państwa. Już dziś jednak szereg nowych szlaków komunikacyjnych, ostatnio otwartych — ma pierwszorzędne znaczenie turystyczne, jak np. linja Warszawa — Radom — Miechów — Kraków, lub też droga Kościeliska — Witów — Chochołów — Sucha Hora. Tak — samo wyłącznie turystyczne znaczenie ma droga na Równicę w śląskich Beskidach.

Punkt ciężkości całego naszego ruchu turystycznego znajduje się w Zakopanem. Trzeba ten pęd do jednej miejscowości decentralizować, trzeba otworzyć jaknajwięcej terenów, odkryć jaknajwięcej nowych dróg. I tu leży wdzięczne pole do popisu przed naszą młodzieżą, która przestanie chodzić utartemi, udeptanemi już dawno ścieżkami, a kierować się będzie na nowe szlaki, orjentować się na nich według map, ucząc się w ten sposób żyć w naturze i odkrywając nowe, nieznane piękno naszej ziemi.

Tragiczny wypadek na Świstówce

(Kor. wł. „W. T.")

W przeddzień wilji Bożego Narodzenia na Świstówce zdarzył się tragiczny wypadek. Jeden z Polaków z Berlina, kupiec drzewny Szamotulski, przybyły pociągiem specjalnym dla turystów niemieckich do Zakopanego, wyszedłszy samotnie z doliny Pięciu Stawów, znaleziony został bez życia na stoku Świstówki od strony doliny Roztoki. Szamotulski, po odbyciu kilku wycieczek wraz z innymi turystami, wybrał się ostatnio samotnie ze schroniska w dolinie Pięciu Stawów w kierunku Świstówki. Gospodarz schroniska, Andrzej Krzeptowski, odradzał mu tę samotną wycieczkę, tem bardziej, że Szamotulski nie posiadał nawet czekana. Kiedy jednak Szamotulski, wbrew ostrzeżeniom, wyruszył samotnie w góry (było to w sobotę 22 grudnia), i do niedzieli w południe nie powrócił, Krzeptowski, przeczuwając nieszczęśliwy wypadek, rozpoczął poszukiwania. Około południa też, obserwując skały przez lornetkę, zauważył na nich ślady krwi, następnie zaś zwłoki tragicznie zmarłego turysty.

Zaalarmowane natychmiast pogotowie dotarło do miejsca wypadku, jednakowoż zastało tam tylko zwłoki Szamotulskiego. Jak przypuszczać należy, nieszczęśliwy zamiast granią Świstówki szedł żlebem i musiał spaść z wysokości kilkuset metrów, ponosząc śmierć na miejscu.

Tragiczny ten wypadek winien jeszcze raz zwrócić uwagę turystów na niebezpieczeństwo samotnych wycieczek po zlodowaciałych skałach, w dodatku bez należytego ekwipunku. Wszelka fanfaronada w tych warunkach musi się skończyć tragicznie.

Warszawa wyjeżdża na święta . . .

W ciągu ostatnich dni przedświątecznych oraz świątecznych, Warszawa wyprawiła pociągami ponad 100.000 turystów w rozmaite części kraju, przeważnie jednak do Zakopanego, Krynicy, w Beskid Żywiecki i na Huculszczyznę. Dzięki specjalnym zarządzeniom kolejowym i wielu pociągom dodatkowym ruch ten zdołano w wielkim stopniu opanować, tak, że w porównaniu z niebywałym chaosem, jaki towarzyszył podobnemu ruchowi w roku ubiegłym, ruch tegoroczny odbywał się we względnym porządku. Dobre rezultaty dał zwłaszcza system kuponów, dodawanych do każdego biletu i wydawanych ściśle według ilości miejsc, znajdujących się w wagonach. Złą stroną tych kuponów było jednakowoż, że nie posiadały one oznaczonych numerów miejsc, stąd też w jednym i tym samym pociągu w niektórych wagonach „kuponowych", pomimo wszystko panował ścisk, podczas kiedy w innych nie wszystkie miejsca były zajęte. Również wagony niekuponowe stanowiły obraz niebywałego chaosu i przepełnienia, którego nie mogła opanować służba konduktorska i informatorska, nb. bardzo sprawnie i uprzejmie działająca. Lwią część pasażerów niekuponowych stanowili wojskowi, udający się na świąteczne urlopy. Ponieważ zjawisko to powtarza się stale z okazji większych świąt, należałoby pomyśleć w przyszłości o specjalnych wagonach dla wojskowych, gwarantując im przytem miejsca siedzące. Jest nie do pomyślenia bowiem, aby większość z nich, udająca się na kilkudniowe urlopy, odbywała kilkunastogodzinne podróże w sposób najbardziej męczący, nie mając nawet gdzie usiąść.

W pierwszy i drugi dzień świąt odjechały z Warszawy liczne pociągi specjalne, przeważnie zaludnione przez młodzież, udającą się w góry na kursy narciarskie.

— Dobrego śniegu! — brzmiały pożegnalne słowa odprowadzających.

Niestety, w dniu, w którym piszemy te słowa, najważniejsze stacje górskie sygnalizują nam zupełny brak opadów. Zakopane, Krynica, Rabka, Zwardoń, Worochta i Kosów — były zupełnie „suche".

Potwierdza to jeszcze raz, że ferje zimowe u nas zaczynają się zbyt wcześnie, kiedy szata śnieżna jeszcze nie okrywa najważniejszych szlaków narciarskich.

Lichwa pensjonatowa zakwitła w Zakopanem

Od jednego z naszych czytelników z Zakopanego otrzymujemy poniższe słowa:

„Zarząd Zrzeszenia pensjonatów i hoteli w Zakopanem ustalił, że ceny za mieszkanie i utrzymanie w pensjonacie w bież. sezonie przedstawiać się będą następująco: w pensjonatach I kat. od 12, do 13 i do 14 zł., zależnie od rodzaju pensjonatu tej kategorji. W II kat. pensj. od 10 i od 11 zł, zaś III, kat. od 8 zł. Za okres Bożego Narodzenia ze względu na utrzymanie z dodatkami świątecznemi ustalono, iż ryczałtowo pobierane będą dodatki, wynoszące w I kat. pensj. 25 zł, w II. kat. 20 zł, w III. kat. 15 zł, od osoby, zamiast poprzedniemi laty pobieranych procentowych dodatków do rachunków za okres świąteczny.

Przy dzisiejszych cenach podstawowych artykułów żywnościowych cen powyższych nie można określić inaczej, jak mianem lichwy. Ceny „od" 14 zł w pensjonatach I kategorji i „od" 11 zł. w drugiej raz jeszcze dowodzą, że zakopiańskie Zrzeszenie nie dba o interesy kuracjuszów zakopiańskich, a przedewszystkiem wyrządza przeciwko samemu Zakopanemu, odstręczając od niego liczne rzesze ewentualnych przybyszów.

Przypominamy, że „darcie łyka" skończyło się w Polsce w r. 1930".

Rumunja tworzy urząd turystyczny

Przy rumuńskiem ministerstwie robót publicznych i komunikacji tworzy się obecnie urząd turystyczny, który pod względem organizacyjnym pragnie się wzorować na analogicznym wydziale turystycznym w polskiem ministerstwie komunikacji. W tym celu odnośne władze rumuńskie zwróciły się do naszego Ministerstwa Komunikacji z prośbą o nadesłanie statutu organizacyjnego oraz informacyj o zasadach organizacyjnych wydziału turystyki. W odpowiedzi przesłany został wyciąg ze statutu organizacyjnego Ministerstwa Komunikacji, oraz wyciąg rozporządzenia Ministerstwa Komunikacji o szczegółowym podziale czynności z zakresu działania wydziału

Rok ubiegły w przemyśle hotelowym w Polsce

(S. G.). Rok ubiegły nie zaznaczył się niczem znamiennem w sytuacji przemysłu hotelowego w Polsce.

Był to okres pewnego ustabilizowania się przeciętnej frekwencji; miejscami nawet można było obserwować na tym odcinku pewne polepszenie się konjunktury z wyraźną tendencją zwyżkową, z drugiej zaś strony szereg miejscowości, w związku z katastrofą powodzi, odczuł doraźny spadek frekwencji.

Nie ulega jednak wątpliwości, że — ogólnie biorąc — frekwencja w hotelach po raz pierwszy od 1929 r. przestała dalej spadać i raczej zarysowała się lekka poprawa w tym kierunku.

Wyraźna i dość znaczna zwyżka frekwencji zaznaczyła się w okresie t. zw. martwego sezonu (lipiec — wrzesień) w Warszawie; tutaj odegrały jednak rolę przyczyny specjalne i lokalne: kilka dużych zjazdów międzynarodowych, zjazd Polaków z zagranicy i Kongres Geograficzny. Podkreślić również należy dodatni wpływ na frekwencję w hotelach stołecznych działalność Związku Propagandy Turystycznej m. st. Warszawy, mającej na celu ściąganie turystów do stolicy.

W ogólnym jednak bilansie sytuacji przemysłu hotelowego w Polsce za rok ubiegły trudno dopatrzeć się po stronie aktywów poważniejszych i wyraźnych pozycyj.

Rok 1934 pozostał okresem niespełnionych nadziei, jeżeli chodzi o takie zasadnicze postulaty przemysłu hotelowego, jak obniżenie stopy podatku obrotowego, zniesienie miejskich podatków od rachunków hotelowych, ustalenie stawek ramowych przy amortyzacji inwentarza hotelowego według jego rzeczywistego zużycia, reforma systemu świadectw przemysłowych ochrona przemysłu hotelowego przed nielojalną konkurencją, stworzenie instytucji kredytu hotelarskiego i t. d.

Nie udało się w roku ubiegłym przeprowadzić choćby drobnych korektyw na korzyść przemysłu hotelowego w niektórych ustawach czy rozporządzeniach wykonawczych do nich. Tak np. zarządy miejskie nie chcą się zgodzić na pobieranie podatku od rachunków za pobyt w hotelach od faktycznie inkasowanych sum, lecz interpretują wciąż jeszcze „tymczasową" ustawę z 1923 r. o finansach komunalnych w taki sposób, iż ściągają ten podatek od cennika hotelowego, gdy tymczasem obecnie większość gości wytargowuje sobie indywidualnie i doraźnie zniżki od 10 do 20% od cennika.

Ogólny stan posiadania polskiego przemysłu hotelowego podniósł się przez otwarcie w Krynicy w roku ubiegłym zupełnie nowoczesnego i luksusowego hotelu-pensjonatu „Patria".

Jeżeli chodzi o dorobek organizacyjny przemysłu hotelowego, to nie mamy nic poważniejszego do zanotowania w aktywach, jeżeli nie brać pod uwagę reorganizacji czy też tworzenia się nowego zrzeszenia zawodowego hotelowo-pensjonatowego w Zakopanem oraz nowej formy organizacyjnej zrzeszenia zawodowego w Krynicy. Daje się również jakby odczuwać tendencja do zrzeszania się tego przemysłu pod wpływem nowej ustawy przemysłowej. Należy również zanotować pomyślny rozwój szkół zawodowych hotelarskich w Warszawie i Krakowie, choć z drugiej strony trzeba powiedzieć, że hotelarze nie popierają należycie tych szkół, gdyż nie starają się zatrudnić u siebie absolwentów.

Oto, w bardzo zwięzłym zarysie, bilans ubiegłego roku w przemyśle hotelowym w Polsce.

W interesie rozwoju ruchu turystycznego w Polsce, życzymy hotelarstwu polskiemu, aby w tym roku udało mu się osiągnąć poważniejsze rezultaty na wszystkich polach pracy, krocząc po drodze pomyślnego rozwoju, podnoszenia poziomu i zdobycia odpowiedniej pozycji w wielkiej, międzynarodowej rodzinie hotelarskiej.

„Orbis" w obradach międzynarodowych

W dniach od 14 — 19 października obradowała w Lugano w Szwajcarji Rada Dyrektorów AGOTU (t. j. Związku Wielkich Narodowych Biur Podróży). Przedmiotem obrad były zagadnienia pierwszorzędnej wagi z dziedziny organizacji międzynarodowej wymiany turystycznej. Rada omawiała w szczególności sprawę wzajemnych rozliczeń i płatności biur podróży, utrudnianej przez coraz to nowsze i surowsze przepisy dewizowe poszczególnych państw europejskich. Po dokładnem rozpatrzeniu sprawy, wyłoniono specjalną komisję rzeczoznawców, która ma się zająć opracowaniem zasad wzajemnego clearingu turystycznego państw, reprezentowanych w AGOCIE. Rada rozpatrzyła dalej bardzo ważną sprawę ujednostajnienia odpraw biletowych, wycieczek grupowych i zbiorowych, a w sprawie tej osiągnięto całkowite porozumienie.

Powołano wreszcie specjalną komisję Rady dla zbadania sprawy turystycznego międzynarodowego porozumienia się wymiany i propagandy turystycznej. *Na przewodniczącego tej komisji powołano jednomyślnie Dyrektora Polskiego Biura Podróży „Orbis" p. Wilczka.* Obrady tej komisji, której zadaniem będzie przygotowanie organizacji międzynarodowej wymiany turystycznej na wielką skalę, odbyły się już w listopadzie w Wiedniu.

W związku z ostatniemi obradami AGOTU należy stwierdzić, iż *Polskie Biuro Podróży ORBIS odgrywa w międzynarodowych obradach turystycznych pierwszorzędną rolę, a referaty i sprawozdania ORBISU są przedmiotem poważnych studjów wszystkich organizacyj turystycznych Europy.*

Za miljard marek sprzedano samochodów w Niemczech

W ub. miesiącu w Berlinie odbyło się zgromadzenie konstruktorów samochodowych. Z przemówienia przewodniczącego związku przytaczamy ciekawe cyfry, dotyczące produkcji samochodów w ostatnich latach.

Otóż należy oczekiwać, że ogólna suma, osiągnięta ze sprzedaży samochodów niemieckich, przekroczy w roku bieżącym 1.000.000.000 marek, podczas gdy w roku ubiegłym sprzedano samochodów za 500.000.000 mk: a w roku 1931 — za 800.000.000 mk.

Cyfry te dowodzą, że na tle ogólnego kryzysu kwitnie obecnie w Niemczech przemysł samochodowy. Rozkwit swój przemysł ten niewątpliwie zawdzięcza planowej w tym kierunku polityce rządu niemieckiego.

Kronika krajowa

Szybciej na nowych linjach

Z dniem 15 grudnia przyśpieszona została szybkość pociągów osobowych na nowych linjach Warszawa - Radom i Kraków - Miechów.

Na pierwszej z tych linij osiągnięto przyśpieszenie ok. 44 minut dla pociągów dążących z Warszawy do Radomia oraz o ok. 30 min. dla kierunku powrotnego. Na linji Kraków - Miechów osiągnięto skrócenie czasu przejazdu w obydwu kierunkach o ok. 23 minut.

Wybory do Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowskiem Gremjum

W dniu 9. grudnia 1934 r. pod przewodnictwem inż. Jana Hampla, komisarza wyborczego dla Izby Przemysłowo-Handlowej, odbyły się wybory 2 radców Izby Przemysłowo-Handlowej w Krakowie.

Przy bardzo licznym udziale członków, wybrani zostali jednomyślnie pp. Aleksander Ritterman, prezes Gremjum Właścicieli Hoteli i Pensjonatów w Krakowie i Karol Meres, właściciel hotelu w Żywcu.

Ponowny wybór d-ra Kadena

Nadzwyczajne walne zebranie członków związku uzdrowisk polskich dokonało wyboru delegata związku do izby przemysłowo - handlowej w Krakowie. Delegatem wybrany został dr. Kazimierz Kaden z Rabk,i który piastował ten mandat w ciągu poprzedniej 5-letniej kadencji.

Gostynin chce być uzdrowiskiem

Nowoobrany zarząd miejski w Gostyninie pod przewodnictwem burmistrza Michała Jarmolińskiego nosi się z myślą utworzenia z Gostynina uzdrowiska dla piersiowo chorych, gdyż m. Gostynin posiada wielkie obszary lasów sosnowych (zgórą 300 włók).

Ankieta hotelowa „Orbisu"

Celem dokładnego ustalenia możliwości pomieszczeń hotelowych i pensjonatowych w Polsce „Orbis" przeprowadza obecnie szczegółową ankietę wśród hoteli i większości pensjonatów. Wyniki ankiety posłużą do ustalenia warunków i kosztorysów wycieczek turystów zagranicznych, obsługiwanych przez własne oddziały „Orbisu" w Paryżu, Strasburgu, Lille, Brukseli, Liège, Bukareszcie, Berlinie, Wiedniu i Londynie.

Niemcy aresztowali żeglarzy polskich

Jak donoszą ze Szczecina, policja niemiecka zaaresztowała w miejscowości Schlawe na pruskiem Pomorzu, trzech Polaków — żeglarzy: Kazimierza Pawełniaka oraz braci Władysława i Henryka Anglików pod zarzutem nielegalnego przekroczenia granicy. Wyjechali oni dnia 2 grud. z Orłowa Morskiego nowozakupionym jachtem na próbną wycieczkę. Panujące na Bałtyku silne wiatry zapędziły ich dość daleko na północ. Dość gwałtowny sztorm złapał młodych żeglarzy również w ich drodze powrotnej do kraju. Wysoka fala, zalewająca jacht, zmusiła Anglików oraz Pawełniaka do ratowania się wpław, co też uczynili, znalazłszy się w pobliżu wybrzeża Prus Zachodnich. Jacht rozbił się na mieliźnie niedaleko Jerschöft. młodzi żeglarze zaś, którym szczęśliwie udało się wyjść z ciężkiej opresji, na morzu, zamiast uzyskania dalszej pomocy, zostali uwięzieni w Sławnie.

Należy przypuszczać, iż interwencja polskiego konsulatu w Szczecinie wyjaśni niebawem tę przykrą sytuację, powodując równocześnie zwolnienie śmiałych żeglarzy z aresztu.

Niemcy interesują się Polską

Orbis otrzymuje coraz liczniejsze zapytania o możliwości urządzania wycieczek z Rzeszy Niemieckiej do Polski. Zapytania dotyczą zarówno nadchodzącego sezonu zimowego, z którego pragną w roku bieżącym korzystać dość silnie narciarze niemieccy, oraz przyszłorocznego sezonu letniego. Niemieckie organizacje podróżnicze i turystyczne uwzględniają coraz więcej w programach swych przyszłorocznych wycieczek letnich Polskę. M. in. zwróciło się ostatnio do Orbisu biuro turystyczne linji okrętowej Hamburg — Ameryka z zawiadomieniem, iż zamierza zorganizować na Zielone Świątki 1935 r. wielka wycieczkę turystyczną, specjalnym pociągiem popularnym z całych północnych Niemiec do Polski.

Wykopaliska

Naskutek stałych robót na wybrzeżu polskiem około budowy dróg. szos budynków i t. d., jak również przy pracach rolnych w wielu miejscowościach powiatu Morskiego natrafia się na groby przedhistoryczne. Ostatnio w Szemudzie, pow. Morski nauczyciel p. T. Dobrogowski wykopał na polu p. Potrykusa niezwykle piękne i niespotykane w tej części wybrzeża urny. Na jednej z nich wyryte są oczy i nos. Po bokach zaś znajdują się zgrubienia, przypominające uszy, w których są umieszczone kolczyki z gałkami z bursztynu. Wydęcie urny pokryte jest pasem ozdób kreskowych. U podstawy wyryte są jakieś znaki, podobne do cyfr. O odkryciu poinformowane zostało starostwo morskie, a wykopalisko poddane zostanie badaniem naszych prehistoryków.

W Łucku robotnicy, zajęci przy regulacji rzeczki Głuszec przy robotach ziemnych, w okolicy zamku Lubarta, znaleźli dobrze zachowany miecz i szczątki zbroi. Według opinji znawców, miecz pochodzi z pierwszej połowy XVI w.

Wykłady krajoznawcze w Poznaniu

Z dniem 24 grudnia oddział poznański Pol. Tow. Krajoznawczego rozpoczął cykl wykładów z dziedziny krajoznawstwa i turystyki. Wykłady urządzane naprzemian z oddziałem Pol. Tow. Tatrzańskiego, odbywają się w każdą sobotę o godz. 18-ej w Collegium Med[illegible]um w sali Śniadeckich ul. Fredry 10 II [illegible]. 20-groszowa opłata za wstęp służy do pokrycia kosztów urządzania wykładów. Od o[illegible] zwolnieni są członkowie obu towarzy[illegible] i członkowie kół krajoznawczych m[illegible]dzieży za okazaniem legitymacji.

„2000 km. samochodem po Polsce". T[illegible]ki był tytuł inauguracyjnego odczy[illegible] który wygłosił znany krajoznawca, p[illegible] Jan Kilarski w ostatnią sobotę.

Schronisko pod Czarnohorą

Sfinalizowano nabycie przez Pol. Tow. Tatrzańskie morgowej parceli wraz z budynkiem nad Majdańskim potokiem w t. zw. Malmannstalu. W budynku tym oddział drohobycki P. T. T. urządził już kilka lat temu schronisko prowizoryczne, które obecnie, po nabyciu gruntu przez P. T. T. zostanie wyremontowane i znacznie rozszerzone, tak, że od wiosny 1935 r. znajdzie w niem wygodne pomieszczenie 45 turystów. Nadto położona przed schroniskiem obszerna polana została na wygodnych warunkach wydzierżawiona od „S. A. Godulla". Polana ta będzie przeznaczona na obozy harcerskie.

Prawdziwie obywatelskie stanowisko władz „S. A. Godulla", a w szczególności dyr. Stadnikiewicza, umożliwiło pomyślne przeprowadzenie nabycia gruntu i budynku oraz wydzierżawienie polany. Będzie to wszystko z największym pożytkiem dla rozwoju turystyki i narciarstwa we wspaniałych okolicach górskich Bieszczadów, które zyskują sobie z roku na rok coraz bardziej nazwę „raju narciarzy".

EDMUND NEBEL, Warszawa.

Ciechocinek w r. 1957

15-cie lat temu w nieistniejącem już dzisiaj piśmie p. t. „Echa Ciechocińskie" ukazał się feljeton p. E. Nebla pod powyższym tytułem.

Dziś drukujemy go, jest bowiem rzeczą niezwykle interesującą, jak dalece fantazja autora została już zrealizowana, i jak zgadzają się z nią dalsze zamierzenia inwestycyjne Ciechocinka.

Nie należy wątpić, że tak doskonale przewidziany rozwój uzdrowiska zrealizuje się w większej części do zapowiadanego roku 1957. Mamy przed sobą przecież jeszcze... 22 lata!

Redakcja.

Elektryczny pociąg Polskiej Kolei Państwowej — przeznaczony wyłącznie dla jadących do Ciechocinka — składał się z kilku zwykłych wagonów; jednego specjalnej konstrukcji dla przewozu chorych na wózkach i noszach; jednego restauracji-czytelni i sanitarno-służbowego.

Wewnętrzne ściany wagonów, obite jasną ceratą, podłoga wyłożona linoleum — codziennie myte i czysto utrzymane, przy prostocie siedzeń schludne czyniły wrażenie... Była to klasa czwarta.

Wszyscy zajmowali swoje miejsca, według numeru zakupionych biletów — nikogo po nad normę do pociągu nie przyjmowano. Drobne pakunki ręczne znajdowały pomieszczenie na półkach z ochronnemi siatkami, aby bagaż nie mógł spaść siedzącym na głowę.

Dzięki wiatraczkowym wentylatorom, powietrze było nieomal chłodne — mimo lipcowego upału, zresztą tu i owdzie otwierano okna bez obawy o pył węglowy lub iskry z parowozu.

Pociąg mknął z wielką szybkością — cicho, bez podskoków, zgrzytu łańcuchów i stukaniny: szyny bowiem były szwejsowane na łącznikach, podkłady elastyczne i hydrauliczne połączenia wagonów tłumiły tarcia i zgrzyty.

Jechało się wygodnie, nie odczuwając najmniejszego zmęczenia, mijając stacje, na których nie miał nikt wsiąść czy wysiąść. Zatrzymywano się na stacjach większych dla naładowania... energji w akumulatory.

W pociągu prócz sanitarjusza i sanitarjuszki — jechał *„informator"*, oblężony przez interesantów który wydawał adresy żądanych mieszkań, wolnych, zależnie od wysokości cen, które były normowane i naznaczane przez specjalną *„Komisję mieszkaniową"*, działającą z ramienia zarządu *Zdrojowiska.*

Za Włocławkiem pociąg zjechał z dawnego szlaku na Aleksandrów, skręcając w kierunku do Wisły, i mknął jej brzegiem.

I przed oczyma z kinematograficznym pośpiechem przesuwać się jęły cudne widoki pełne światła, barw i cieniów, a przypominające Ren.

Tu Szpetal dumnie wynosi szereg letstrzela wieżycami, połyskuje blankami nich rezydencyj mieszkańców Włocławka; tam zameczek pod Bobrownikami i szczerzy wykuszami czerwonego muru, oszytego w zieleń u stóp złotych fal Wisły.

Dojeżdżamy do Nieszawy, rozrzuconej amfiteatralnie, rysującej się na niebieskiem tle pastelowemi barwami zgrabnych architektonicznych zrębów domów i domków o swojskim charakterze — w cegle białej i czerwonej pospołu.

Mijamy za chwilę małą wysepkę z białym wśród klombu zieleni — pałacykiem.

W tej chwili właśnie do brzegów wysepki, granitowym bulwarem ujętych, przybił mały, zgrabny śrubowiec, a drugi jak mewa szary — pruje w kierunku z nami fale lśniącej, szeroko tu rozlanej wody.

Wjechawszy na szeroko rozlaną i odsłoniętą umyślnie nizinę, rysują się sylwetki dachów i wieżyc Ciechocinka, a bardziej, bo wyżej, wyniosły, w cudny widok ujęty Raciążek, z rzucającym się w oczy wielkim białym o wysmukłej wieżycy pałacem.

Chwytam za przewodnik wiszący w każdym wagonie i dowiaduje się, że Raciążek to od lat 10 *Stacja Klimatyczna* dla pragnących ciszy i spokoju przy konieczności korzystania z życiodajnych kąpieli solankowych, pobliskiego Ciechocinka; tylko gdy w tym ostatnim wre życie i tętni wir zabaw, w Raciążku obowiązuje spokój i cisza niemal klasztorna.

Biały pałac to *Sanatorjum* tuż u zrębu wyniosłości pobudowane w przepysznym parku, rozrzuconym w kotlinkach i ku nizinie spadających pagórkach. Sanatorjum czynne jest latem i zimą.

Zimą otwarty również Ciechocinek — ma tu tereny przepyszne dla saneczkowania, a nawet dla narciarskich zawodów.

Pełna zgrabnych domków osada jest jakby szwedzką „Skansen" w Sztokholmie

Wszyscy bowiem zagrodnicy noszą się w strojach kujawskich i tworzą jedną patrjarchalną rodzinę.

Na rynku miasteczka, okolonym zgrabniutkiemi hotelikami, jadłodajnią z tarasem oraz ratuszem, strzela ku górze pomnik Króla Jagiełły, ufundowany przez mieszkańców na pamiątkę jego tu bytności.

Patrząc przez lornetkę, widzę krążące między Raciążkiem a Ciechocinkiem tramwaje elektryczne.

Pociąg staje na przystanku *„Kępa Kujawska"*.

Z wagonów I i II klasy wysiada wytworna publiczność, złożona z przeważnej liczbie z nababów, synów mglistego Albionu, z yankesów, z dawnych naszych zaborców, dziś przyjaciół, i z innych obcokrajowców, ciekawych oglądania nowego tworu państwowego — Polski; żądnych zabawy i szukających szczęścia na tej wyspie, którą pomysłowi akcjonarjusze zamienili w pełne komfortu — polskie *„Monte Carlo"*.

Obramowany w wysoki granitowy bulwar — z dekoracją z najwyszukańszej roślinności i wysmukłą wieżycą — telegrafu iskrowego i dwoma pałacykami na krańcach elipsy — przedstawia ten właśnie magnes, który ściąga tłumy.

Dwa budynki, to *„Hotel Palac"* z tarasem górnym na dachu i dolnym na bulwarze, z którego schodzi się na plażę, sztucznie utworzoną dla kąpieli rzecznej; oraz kasyno, sale gier i teatrzyk lżejszej Muzy.

Z bulwarów schodzimy po kamiennych schodach do przystani łodzi wiosłowych, motorowych i jachtów żaglowych.

Kępę z brzegiem Ciechocińskim łączy łukowy most żelazny. Tu rozpościera się park pełen małych domków dla letników, cukiernie, kasyna, restauracja i w pośrodku *Zakład Hydropatyczny*, okolony placami dla gier i zabaw dziecinnych, kortami tennisowemi, do golfa, krokieta i piłki nożnej. Na prawo przystań dla żeglugi osobowej.

Oszołomiony, siadam do tramwaju okólnego, idącego do Ciechocinka równolegle z linją kolei elektrycznej, po dawnym wale ku tężniom, i zatoczywszy koło wyjeżdzam na stację pod szkłem.

Z dawnej stacji ani śladu: jej front — to dzisiejszego dworca bok prawy. z którego odchodzą pociągi w kierunku Aleksandrowa. gdy z lewego — od tężni odchodzą w kierunku Wisły; dwie następne linje, przedzielone peronami, służą dla pociągów przychodzących, a wyjście dla podróżnych z tych pociągów, jak i front główny dworca — zwrócony jest wprost na park; dwie wreszcie linje w samym środku z peronami, przeznaczone są dla tramwajów okólnych, idących szlakiem: Stary Ciechocinek — Kuczek — Raciążek — wałem ochronnym do Wisły; a dalej do wspomnianej *Kępy Kujawskiej*, poczem znów u podnóża toru kolejowego do tężni i za nimi do dworca.

To jest granica Ciechocinka.

Po kilku kamiennych stopniach schodzę na rozległy plac, powstały ze skrócenia dawnej linji kolejowej i połączenia placyku przed *Parkiem Tężniowym* z nowo-powstałym placem.

Z dawnych, nieco zmienionych w budowie tężni, została jedna ich linja frontowa przy Parku Tężniowym — nie tyle dla stężania solanki potrzebnej do warzlni, bo stężanie otrzymuje się drogą chemiczną, ile dla wytwarzania powietrza o specjalnej wartości: są one więc wielką wziewalnią, jako jeden z zabiegów leczniczych.

Cały dawny teren między tężniami stanowi plac dla wyścigów konnych, konkursów hippicznych, kłusackich i corsa dorocznego, bądź też jest lotniskiem, a zarazem torem dla wyścigów samochodowych i motocyklowych.

Piękną tę plażę zieleni okalają dziś trybuny, stajnie i hangary. a wszystko w dekoracji symetrycznie rozsianych drzew i kęp krzewów, a bliżej trybun, bogatych klombów kwiecia.

Sam park tężniowy rozszerzony, z ladną kawiarnią, codziennie mieści grono spacerowiczów. szczególnie zaś w porze koncertu, grającej tu orkiestry wojskowej, w chłodzie idącym od tężni. Odpoczywają gracze z pobliskich placów golfa i krikietu, jak również rodzice dzieci, pozostawionych na *„dziecińcach"* dalej nieco założonych.

Park spada w dół ku terenowi daleko, aż pod warzelnię, sięgających dawniej łąk.

Bliżej znajdują się więc korty i murawy do golfa i krikietu, oblegane przez Anglików i namiętnych sportowców, dalej widzimy rozsiane *„dziecińce"*, oazy

† ROMAN KORDYS

W dniu 6 grudnia 1934 r. zmarł w Krakowie Roman Kordys, jeden z najwybitniejszych taterników polskich i jeden z ostatnich pionierów polskiego taternictwa.

Jakkolwiek nie wszystkie poglądy Zmarłego, szczególnie w sprawie minionej kampanji o kolejkę w Tatrach, odpowiadały nam i nieraz zmuszały nas do repliki, uznajemy w całej pełni zasługi ś. p. Romana Kordysa dla polskiego taternictwa i, wraz z całym światem turystycznym, bolejemy nad Jego przedwczesną śmiercią.

Jako wspomnienie pośmiertne drukujemy doskonały artykuł pióra p. J. A. Szczepańskiego, przyjaciela ś. p. Kordysa, zamieszczony kilka dni temu w „I. K. C.".

Redakcja.

Gdy w roku 1904 młody student 1-go roku prawa na uniwersytecie lwowskim, Roman Kordys, zainteresował się czynnie taternictwem i wraz z dwoma serdecznymi przyjaciółmi, Zygmuntem Klemensiewiczem i Jerzym Maślanką, rozpoczął swoją górską działalność — w taternictwie polskiem panowali niepodzielnie ludzie dawnego autoramentu, którzy urwiska skalne zdobywali przy pomocy górali-przewodników. Dwaj rywale, Karol Englisch i Janusz Chmielowski, odnosili właśnie swoje najlepsze sukcesy i szeroko szerzyła się sława ich przewodników, Hunsdorferów, Klimka Bachledy...

Młody Roman Kordys porwał się pierwszy na te uświęcone tradycje. Padło twarde hasło wydobycia się z pod opieki przewodnika, hasło samodzielności taternickiej. To jeszcze nie odrazu był świadomy siebie i swoich możliwości program ideowy, ale to był w każdym razie moment zwrotny i przełomowy, który przyniosły ze sobą już pierwsze znane jego wycieczki.

W 1905 roku Kordys i Klemensiewicz przechodzą jako pierwsi Grań Kościelca. Dzisiaj to wycieczka popularna, setki razy odbywana w każdym sezonie, ale nie zapominajmy, że w owym czasie najwięksi znawcy Tatr uważali ją za niemożliwą do wykonania. Uzyskał wówczas Kordys jeden z tych wyników rekordowych, których tyle jeszcze miał zdobyć w latach następnych.

W okresie 1906-1908 działalność taternicka Kordysa kulminuje w takich zdobyczach jak przejście Jaworowej, Hrubej i Batyżowieckiej Grani, jak zdobycie Śnieżnego Szczytu i Szczytów Wideł, jak I. przejście północnej ściany Batyżowieckiego Szczytu i obu grani Żabiego Konia. Są to przytem czasy, w których Kordysowe wejście na Ptaka, Czarne Ściany i Niebieską Turnię są również pierwsze. Epoka nowoczesnego taternictwa bezprzewodnikowego dochodzi w pełni do głosu. Wraz z przyjaciółmi zawiązuje wówczas Kordys rodzaj klubu taternickiego, który z młodzieńczego "Kółka taterników" przekształca się wkrótce w głośny „Himalaja Klub". Charakterystyczna nazwa! Czyżby chciała ona już wówczas podkreślać, że taternictwo jest tylko szczeblem do większych jeszcze celów alpinistycznych? Sam Kordys dał temu pełny wyraz w wiele lat później, już po wojnie, gdy sformułował program, powtarzany dziś przez wszystkich taterników: „przyszłość taternictwa leży poza Tatrami". Ale i dla siebie widział konieczność wyjazdu poza Tatry. Parokrotnie udawał się też do Alp Wschodnich, gdzie odniósł tak piękne sukcesy, iż historyk alpinizmu polskiego nazwał go „jednym z czterech pierwszych nowoczesnych alpinistów polskich".

Już późną jesienią 1904 roku, zafrapowany nowinkami z Alp, Kordys sprowadza sobie do Lwowa pierwszą parę nart. Następnej zimy odbywa na tych tajemniczych deskach wycieczkę na Doboszankę w Gorganach. Następuje zdobycie narciarskie Karpat Wschodnich i nagły rozwój turystyki narciarskiej. W marcu 1907 r. odkrywa Kordys Sławsko, jeden z najlepszych w Europie, terenów narciarskich, później przechodzi jako pierwszy narciarz pasma Bliźnicy, Świdowca i części Karpat Marmarowskich. Równocześnie propaguje narciarstwo wysokogórskie w Tatrach, on to — wraz z niezapomnianym Karłowiczem — jest pierwszym turystą zimowym na Kościelcu, Krzyżnem, Wołoszynie i Żółtej Turni, on wreszcie przechodzi po raz pierwszy na nartach przez Liljowe, Zawory i Polski Grzebień (gdzie omal nie zginął w ogromnej lawinie).

To były wszystko wyprawy, które przed zachwyconemi oczami turystów polskich otwarły, nowy świat: świat zimy narciarskiej i wysokogórskiej. Lecz równocześnie zdobywa Kordys i niektóre rekordy skalne: w towarzystwie węgierskiego przyjaciela, Gyuli Komarnickiego, pokonywa północną ścianę Mnicha, a w towarzystwie A. Znamięckiego północną ścianę Wysokiej. Aż wreszcie przechodzi ze Znamięckim słynny dzisiaj „warjant Kordysa" na północnej ścianie Jaworowskiego Szczytu, najzuchwalszą zdobycz skalną, na jaką się zdobyli taternicy przedwojenni. A obok tego dziesiątki innych wypraw, z których każda wzbogaca dorobek taternicki.

Już jednak w owym czasie rozpoczyna się również organizacyjna i ideologiczna działalność Kordysa, która sama jedna, nawet bez wypraw górskich, byłaby mu już w polskim sporcie górskim zapewniła stanowisko bardzo wybitne.

Jako znany już taternik najmłodszego pokolenia, wchodzi Kordys w 1906 r. do Zarządu Sekcji Turystycznej Towarzystwa Tatrzańskiego. Sekcja wiodła suchotniczy żywot. Kordys dokonywa w niej rewolucji, przeprowadza jej przekształcenie w zamknięty klub o charakterze sportowym, odmładza ją i ożywia, i inicjuje wydawnictwo „Taternika", którego zostaje pierwszym redaktorem. Lata, w których Kordys kierował redakcją „Taternika" (1907 - 1911), są równocześnie latami największego rozkwitu taternictwa przedwojennego, a Sekcja Turystyczna, jak słusznie napisał Walery Goetel, „rozbrzmiewa (wówczas) chwałą czynów Klubu Himalaja".

Jako czynny narciarz jest Kordys jednym z założycieli Karpackiego Towarzystwa Narciarzy, pierwszego towarzystwa narciarskiego w Polsce! Wkrótce staje się też pierwszym w Polsce teoretykiem i znawcą spraw narciarskich i już w roku 1908 ogłasza pionierski podręcznik „Narty i ich użycie". Niezadługo stanie się również pierwszym historykiem narciarstwa polskiego, ogłaszając rzecz o „Rozwoju narciarstwa polskiego", a później po wojnie, nadzwyczaj cenną pracę o „Początkach narciarstwa polskiego".

Idea taternictwa samodzielnego zwycięża, ale równocześnie zwycięża idea wielkiego artysty i taternika, Mieczysława Karłowicza, że w góry idzie się „dla wrażeń w pierwszym rzędzie estetycznych".

Kordys przeciwstawia się temu poglądowi. Z jego ust, po raz pierwszy w taternictwie polskiem, pada twarde i mocne słowo sport. W chwili największego zwycięstwa elementów pozasportowych w taternictwie, Roman Kordys ma odwagę mówić i pisać o sporcie wspinaczkowym i jego rekordach, i wytyczać taternikom drogi, na które wszedł on dopiero w czasach najnowszych.

Wybucha wojna światowa. Losy rzucają Kordysa na daleką Ukrainę. Później powraca do Lwowa. Oddaje się pracy dziennikarskiej. Tymczasem punkt ciężkości spraw górskich przenosi się do Krakowa. Przychodzą do głosu nowi ludzie i nowe organizację. Stara Sekcja Turystyczna więdnie znowu w marazmie.

Wówczas Kordys raz jeszcze ujmuje inicjatywę w swoje ręce. Doprowadza przedewszystkiem do wskrzeszenia zawieszonego „Taternika". Przeprowadza następnie ogólne porozumienie między starszem, a nowem pokoleniem i skupia wszystkich w odrodzonej Sekcji Turystycznej. Równoczesne przeniesienie się na stałe do Krakowa (1929), pozwala mu stanąć w pośrodku zagadnień wysokogórskich, jako arbiter i reżyser.

Jest to człowiek jeszcze młody, ale zły stan zdrowia nie pozwala mu już na uprawianie działalności w górach. Tem intesywniej działa jako organizator i pisarz.

Na ten okres przypadają jego kapitalne badania prehistorji Tatr, w obszernej rozprawie „Tajemnica Dawida Frölicha" zawarte. Również w studjach nad pierwszym taternikiem polskim, Stanisławem Staszicem, posuwa Kordys wiadomości nasze najdalej naprzód.

I teraz najświetniejsze słowo Kordysa, niejako testament sportowy, rozprawa p. t. „Taternictwo wczoraj, dziś i jutro" (1929), program ideologji sportu górskiego, jakiego nie mają nawet Niemcy. „Taternictwo rodzi się w biologicznej potrzebie człowieka, wysilania się do ostatka", — stawia Kordys tezę, której jasność i trafność okazują się niewątpliwe. Kordys potrafił tu w jednem zdaniu ujawnić i zdefinjować ową najgłębszą pobudkę rekordowej działalności człowieka w górach, którą przeczuwając, napróżną jednak usiłowali uchwycić i uzmysłowić alpinistyczni teoretycy zachodnio - europejscy. Ale też na ów wniosek Kordysa, złożyły się długie lata przemyślań i pracy tego umysłu wyjątkowo badawczego i wnikliwego.

Ustawicznie oddawał Kordys sprawom górskim ogromne usługi. Przed wojną znawca problemów i historji taternictwa i narciarstwa, po wojnie również jeden z najczynniejszych członków zarządu głównego Polskiego Towarzystwa Tatrzańskiego. On zresztą pierwszy, już w 1908 r., rzuca hasło decentralizacji towarzystwa i przekształcenia go w związek oddziałów, i po wojnie ma możność zrealizowania tego programu. Aż do ostatnich chwil swego zdrowia zasila zresztą Kordys każde poczynanie wysokogórskie swoją pomocą i współpracą. A nawet i później, w chorobie, która go kosztowała życie, myśl jego zwraca się przedewszystkiem ku górom, które były główną treścią jego życia.

Dnia 6 grudnia 1934 roku umiera w Krakowie człowiek, który był naprawdę epoką w dziejach stosunku Polaków do świata górskiego.

ZNIŻKI KOLEJOWE DLA NARCIARZY

Przypominamy, że narciarzom przysługują w obecnym sezonie następujące zniżki:

Bilety 1000 i 2500 km.

Bilety narciarskie 1000 i 2500-kilometrowe mogą narciarze zrzeszeni nabywać i korzystać z nich w czasie od 1 grudnia do 30 kwietnia. Bilety te są przewidziane zarówno dla pociągów osobowych, jak i pociągów pośpiesznych w drugiej i trzeciej klasie. Cena biletu 1000-kilometrowego, ważnego na pociągi osobowe wynosi: w drugiej klasie 45 zł. w trzeciej klasie 30 zł. Taki sam bilet, ważny jednak na pociągi pośpieszne kosztować będzie w drugiej klasie 56 zł., w trzeciej klasie 37,50 zł. Natomiast za bilet 2500-kilometrowy, ważny na pociągi osobowe, pobierać będzie kolej opłaty: w klasie drugiej 90 zł., w klasie trzeciej 60 zł. Ten sam bilet z ważnością na pociągi pośpieszne, kosztował będzie w drugiej klasie 112, 50 zł., w trzeciej klasie 75 — zł., Wkażdym wypadku za książeczkę biletową pobierać będą kasy kolejowe 50 groszowe dopłaty. Bilety „kilometrowe" nabywać można w biurach podróży oraz w ważniejszych kasach biletowych, na podstawie t. zw. „zamówienia", przy równoczesnem okazaniu opisanej wyżej legitymacji P. Z. Narciarzy.

Bilety wielokilometrowe uprawniają do odbywania podróży wyłącznie w celach uprawiania sportu narciarskiego tylko w następujących relacjach:

OD STACYJ:

Będzin, Będzin-Miasto, Biała-Lipnik, Biała Podlaska, Białystok Centralny, Bielsko, Borysław, Brodnica, Brześć Centralny, Brzeziny Śląskie, Bydgoszcz, Chebzie, Chełmno, Chodzież, Chojnice Chorzów, Chorzów-Miasto, Chrzanów, Cieszyn, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, Drohobycz, Dziedzice, Gdańsk, (dworzec główny), Gdynia, Gniezno, Gołonóg, Hajduki, Inowrocław, Jasło, Kalisz, Katowice, Katowice-Ligota, Kazimierz Kraków - Bonarka, Kraków - Płaszów, Kraków - Podgórze, Krosno, Krynica, Lublin, Lwów, Łazy, Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska, Łuck, Maczki, Mikołów, Mysłowice, Nowy Sącz, Nowy Sącz - Miasto, Nowy Targ, Nowy Zagórz, Orzesze; Oświęcim, Poznań, Przemyśl, Pszczyna, Równe, Ruda Śląska, Rybnik, Rybnik - Paruszowiec, Rzeszów, Sambor, Sanok, Siemianowice Śląskie, Skawina, Skole, Sosnowiec, Stanisławów, Stary - Sambor, Stryj, Strzemieszyce północne, Strzemieszyce południowe, Szarlej, Szczakowa, Szopienice, Świętochłowice, Tarnowskie Góry, Tarnów, Tczew, Toruń, Trzebinia, Warszawa, Wilno, Włocławek, Wodzisław, Zakopane, Zawiercie, Ząbkowice.

DO STACYJ:

Andrychów, Augustów, Bobowa, Brószniów, Bystra, Bystra - Wilkowice, Chyrów, Czarny Dunajec, Delatyn, Dora, Dolina, Grodziec na Śląsku, Głębce, Grybów, Horyniec, Hucisko, Iwonicz, Jamna, Jaremcze, Jaworze - Jasienica, Jeleśnia, Jordanów, Kalwarja Zebrzydowska, Kalwarja - Lanckorona, Kęty, Komańcza, Kozy, Krzemieniec, Krzeszowice, Krynica, Lachowice, k/Żywca, Limanowa, Ławoczne, Łodygowice, Łojowa, Łupków, Maków, Mikuliczyn, Mikuszowice, Milówka, Mucharz, Muszyna, Nadwórna, Nałęczów, Nowy Targ, Obłaziec. Osielec, Piwniczna, Podleśniów, Polana, Poronin, Ptaszkowa, Puławy, Rabka, Radziechowy - Wieprz, Rajcza, Rozłucz, Rymanów, Rytro, Sianki, Skole, Sławsko, Słoboda Rungurska, Sokoliki Górskie, Stary Sącz, Sucha, Suwałki, Sól, Synowódzko Wyżne, Tatarów, Truskawiec - Zdrój, Tuchla, Turka n/Sanem, Ustroń, Ustrzyki, Wadowice, Wapienica, Węgierska Górka, Wisła, Worochta, Woronienka, Zakopane, Zwardoń, Żegiestów - Zdrój, Żeniec i Żywiec.

Przejazd powrotny za biletem 1000 względnie 2500-kilometrowym nie musi być identyczny z przyjazdem pierwotnym. Można zatem rozpocząć go z innej stacji, niż stacja docelowa przejazdu pierwotnego, lub ukończyć na innej stacji niż miejscowość, z której się wyjechało. Przed każdym wyjazdem należy bilet wraz z legitymacją przedłożyć celem ostęplowania i wypełnienia odpowiednich rubryk w kasie kolejowej.

W relacjach, które powyżej podaliśmy, przejazd jest dopuszczalny tylko w tym wypadku, o ile odległość danej relacji wynosi conajmniej 30 kilometrów w jedną stronę podróży.

Ulgi grupowe

Przejazdy za ulgowemi biletami grupowemi są dostępne w czasie od 1 grudnia do 30 kwietnia w wagonach pierwszej, drugiej i trzeciej klasy pociągów osobowych i pośpiesznych.

Najmniejsza ilość osób, z jakiej składać się może grupa turystyczna, wynosi pięć. Odległość przejazdu w jedną stronę podróży wynosić musi conajmniej 30 kilometrów i to tylko w obrębie relacyj, które podaliśmy powyżej, przy omówieniu biletów 1000 i 2500-kilometrowych. Zniżka udzielana w zakresie tych biletów obliczana będzie według tabeli „A" nowej taryfy.

W celu otrzymania biletu grupowego kierownik danej wycieczki winien przedstawić na stacji wyjazdu odpowiednie zgłoszenie, którego blankiety za paśrednictwem towarzystw narciarskich rozdziela P. Z. N.

Nowe schronisko nad przeł. Pantyrską

Dzięki staraniom Przemyskiego Towarzystwa Narciarzy przy wydatnej pomocy Towarzystwa Krzewienia Narciarstwa, zbudowano bieżącego roku piękne, w huculskim stylu utrzymane schronisko nad pamiętną z walk przełęczą Pantyrską (1180 metrów), zwaną również Przełęczą Legjonów. Obszerna połonina Pantyrska, na której stanęło schronisko, jest w zimie dobrym terenem ćwiczebnym, z którego otwiera się wspaniały widok na cały masyw pasma. Składają się na nie szczyty: Durny (1.709), Gropa (1763), Bratkowska (1792), Czarna Klewa (1783) i inne. Łagodne na grani, opadają one ku północy w piękne kotły polodowcowe, posiadające zawsze doskonałe warunki śnieżne.

Obok wartości czysto narciarskich, których wykorzystanie ułatwi nowopowstałe schronisko, posiada pasmo Bratkowskiej znakomite wprost walory jako punkt widokowy. Pobliskie grupy Sywuli i Doboszanki na północy, oraz olbrzymi masyw Świdowca na południu (nie licząc dalszych pasm) ograniczają horyzont.

Schronisko może pomieścić około 30 osób, dla wygody, których urządzonych jest komfortowo kilka pokoi na piętrze, oraz sala wspólna na parterze. Dostęp do schroniska z Rafajłowej wiedzie albo przez t. zw. Zhary, albo okrężną, lecz godną zalecenia historyczną drogą Legjonów, przez pobliską przełęcz Rogodze, na której stoi znany Krzyż Legjonów.

Schronisko zostało już oddane do użytku turystów, uroczyste jednak jego otwarcie projektowane jest łącznie z przewidzianym na luty 1935 r. Narciarskim Marszem Szlakiem II Brygady Legjonów.

O konwencję turystyczną z Rumunją
wznawia starania P. T. T.

Od kilku lat zabiega Polskie Tow. Tatrzańskie o zawarcie konwencji turystycznej polsko - rumuńskiej, któraby ułatwiła dostęp turystom i narciarzom polskim w pogranicze pasma Karpat rumuńskich w dawnej Bukowinie i komitacie Marmarowskim. Dotychczas zabiegi te nie były uwzględnione, gdyż komisja, która przeprowadzała granicę polską - rumuńską, pracowała wolno, a przed ukończeniem jej prac nie można było zawierać umów granicznych. Obecnie, gdy komisja ta ukończyła swe prace i nastąpiło podpisanie protokułu, dotyczącego granicy, niema przeszkód formalnych do zawarcia konwencji turystycznej z Rumunją.

Pol. Tow. Tatrzańskie postanowiło znowu wystąpić z inicjatywą zawarcia tej konwencji. Uznano za pożądane, aby po stronie rumuńskiej umożliwiono turystom i narciarzom polskim wycieczki w pasma t. zw. Szwajcarji Bukowińskiej Karpat Marmaroskich, grupę Trojagi i Alpy Rodniańskie. Cierpią na tem również Beskidy huculskie w południowym cyplu Rzeczypospolitej Polskiej, które nie mogą być zwiedzane przez turystów, skutkiem otoczenia ze wszystkich stron przez terytorjum rumuńskie, ponieważ nie mają oni równocześnie swobody poruszania się po stronie rumuńskiej. Turyści polscy żywią nadzieję, że już w lecie 1935 r., będzie można, przedsiębrać wycieczki do Karpat, po stronie rumuńskiej.

piasku, wały, fortece, labirynty ziemne i boiska do gimnastyki.

Tłumno tu i wrzaskliwie, poczynając od godz. 6-ej wiecz., a kończąc późno w noc.

Idąc dalej mijam teren dawnych zabudowań warzelni, na których dziś prócz budynku do warzenia i suszenia soli, znajduje się *główny wodociąg i stacja filtrów* z wyniosłą wieżą, a wreszcie niżej, między tym terenem i wałem, znajdują się zbiorniki i jakby elewatory asenizacyjne, chemicznie przetwarzające z odchodów i ścieków skanalizowanego Ciechocinka — wspaniały nawóz sztuczny.

Po drugiej stronie drogi warzelnianej, na terenie położonym dawniej za *Parkiem Zdrojowym*, dziś aż do tej drogi rozszerzonym, znajduje się „*Plac sportowy dla młodzieży*". Widzimy tu boisko piłki nożnej, bieżnie większe i mniejsze, kilka konkursowych kortów tennisowych, tereny treningowe do zawodów lekko-atletycznych, boisko gimnastyczne z halą, mieszczącą się wewnątrz specjalnych trybun, oddzielających park od tego placu, gdzie prócz szatni ma swe pomieszczenie i kawiarnia.

Na boisku tem, jak zapowiada barwny afisz, niebawem rozpocznie się tydzień dorocznych zawodów sportowych, jak głosi znów przewodnik *Zarząd Zdrojowiska* na dział zabaw dziecięcych, zawodów sportowych młodzieży i sportowych zabaw publicznych — kładzie się szczególny nacisk i tereny te otacza specjalną opieką, oddając programową organizację w ręce najwybitniejszych nauczycieli gimnastyki, wychowawców i sportowców.

Zapadający zmierzch zmusza mnie do powrotu, wobec czego wsiadam do tramwaju idącego od strony Kępy Kujawskiej po przez wiadukt, dawną drogą *Słońską*, dziś rozszerzoną przez włączenie doń podwójnej alei grabowej i cofnięcie żelaznego ogrodzenia parku.

Tym sposobem mamy tu drogę dla tramwajów dla ruchu kołowego w środku, i chodniki od strony parku i domów nowopowstałych po przeciwnej stronie.

Tramwajem dojeżdżam do placyku, na którym dawniej stał wstrętny czworobok kramów pod filarami.

Z lewej strony za klombem kwiecia, na miejscu dawnych kiosków fryzjera i czytelni, na placu ograniczonym wyprostowaną ulicą *Wysoką* i *Komitetową* — przykuwa oko ładnym stylem gmach *Teatru Zdrojowego*, do którego w tym czasie schodzi się i zjeżdża na przedstawienie publiczność.

Wypijam na tarasie wykwintnej cukierni spóźniony podwieczorek i podążam do teatru za innymi. Grają nieśmiertelną „Halkę" — jako że w tym czasie gości na przeciąg dwóch tygodni opera Warszawska.

Biały gmach teatru stylem przypomina mi dawny teatr kaliski, a ładna kawiarnia w oszklonych werandach nie szpeci.

Widownia i scena noszą cechy Polskiego teatru w Warszawie ze wszystkiemi ulepszeniami nowoczesnej techniki. Pobieżny tymczasem rzut oka daje zauważyć nierażące pogodne światło na widowni, wojłokowe dywany tłumiące kroki, fotele nie trzaskające, a motorowy system wentylacji ochładza salę znakomicie. Nadzwyczaj ciche i przyzwoite zachowanie się publiczności dopełniają całości miłego nastroju.

Należy przytem zaznaczyć, że farsa, komedja, opera, dramat i operetka — zmieniają się co pewien określony czas. Tu rozpoczynają swoją karjerę młode siły, tu znane „gwiazdy" zagraniczne przybywają na gościnne występy w operze.

Zarówno teatr jak i dział koncertów czy kinematografu spoczywa w rękach t. zw. „Kierownika artystycznego" członka *Zarządu Zdrojowiska*. On to organizuje serję widowisk teatralnych, nie zapominając o przedstawieniach specjalnych dla dzieci, on też czuwa, aby te widowiska miały charakter właściwy, a nie *imprez* i aby afisze głosiły prawdę, nie zaś przybycie pseudo-aktorów scen warszawskich, jak to dawniej dla reklamy wmawiano publiczności.

Główna Sala Koncertowa, jak czytam w przewodniku mieści się w parku, dokąd też zmierzam, jako że zdążę jeszcze na koniec *reunionu* w tej sali odbywającego się co środę. Przy tem w sławnej restauracji również wydającej słynne kolacje, będę mógł zaspokoić głód.

Nie zmęczony, bez tłoku, wychodzę po nastrojowem przedstawieniu i... podziwiam jeszcze większy ruch, niż tu widziałem przed wieczorem i wogóle barwny obrazek życia.

Cały Ciechocinek, skąpany w świetle licznych lamp elektrycznych, przybranych koszami pelargonij, a rysujących na tle szafirowego nieba koronę ciemnych liści drzew.

„Ulica" wre i kipi, ale nie słychać wrzasku, turkotu i tego wszystkiego, co dawniej stwarzało hałas.

Wesołego śmiechu i rozmów przyzwoitej publiczności, zażywającej w chłodzie wieczoru spaceru, nie tłumi przedewszystkiem bruk, na który w ciągu dnia nie zwróciłem jakoś uwagi.

Koła u pojazdów, gumowe, nie turkocą, tramwaje nie zgrzytają na zakrętach, dzięki specjalnym tłumikom.

Mimo, że krąży masa samochodów, nie czuć niemiłego odoru spalonej benzyny.

Również niema tu kurzu, bo dzięki wodociągom, ulice, chodniki i trawniki są polewane trzykrotnie w ciągu dnia, a po deszczu zmywane specjalnemi maszynami w ciągu jednej chwili.

Po drugiej stronie na miejscu dawnego drewnianego „*Kursalu*" dziś dumnie wynosi się wśród zieleni i światła fronton o marmurowych kolumnach portyku, nad którym widnieje złoty napis: „*Zdrój wód Ciechocińskich*".

Po granitowych stopniach wchodzę przez dyżurkę do wielkiej czworokątnej hali o szklanym kolorowym dachu i mozajkowej z tafelek posadzce.

W środku stoi stylowy kiosk *źródło główne solanki*, ten największy magnes, ściągający tłumy, przyczyna tego komfortu i wyszukanych urządzeń; na lewo i prawo od wejścia, w niszach oddzielonych filarami i balustradą wzdłuż ścian, szeregują się urządzenia do picia innych wód mineralnych, co pozwala na picie ich i zimą. Dawny, szpetny park, kioski, przy pięknym kwietniku — dziś szczęśliwie nie istnieją.

Z lewej strony od wejśca prowadzą drzwi do wzorowej i zacisznej *czytelni*; z prawej zaś mieści się muzeum *balneologiczne*.

Ścianę poprzeczną zajmuje chórek dla koncertów zimowych i podwójne witrażowe drzwi, prowadzące na kryte galerje spacerowe, cała hala zaś przybrana jest w rośliny cieplarniane.

Wychodzę wreszcie na galerje, które czworobokiem okalają plac wielki i piękny. W pośrodku szemrze efektowna fontanna, dokoła rabat pelargonji i odurzających zapachem białych kielichów tytuniu, a kępy rozrzuconych innych roślin w otoczeniu wygodnych ławek, foteli i w świetle rozwieszonych dokoła girlandą lamp czarują.

Na lewo bieli się stylowa „muszla" dla orkiestry, frontem zwrócona na plac i daleko na szeroką aleję parku; na wprost mnie widzę podobny w strukturze gmach do opisanego już.

Tu znajduje się główna sala koncertowa, w pośrodku gmachu z przylegającemi doń cukiernią i restauracją na dole, a na górze mają swe pomieszczenie sale bilardowe, szachowe i gier innych.

Dwa te budynki, połączone galerją z tym pięknym w środku placem, a raczej „plażą" tworzą imponującą całość.

Publiczność, pragnąca w ciszy usiąść i słuchać koncertu, za niewielką dopłatą zajmuje miejsce na „plaży" lub pod galerją, w razie deszczu.

Ponieważ zaś cudna noc gwiaździsta roztacza swe czary, a poprzez okna otwarte słychać senne melodje ostatniego walca, na „plaży" wszystkie miejsca i stoliki, są zajęte, nie wyłączając pełnej sali i tarasu restauracyjnego.

Ale śpieszę na reunion, mijam więc na prawo cały gmach, chcąc obejrzeć jego front, który wychodzi na ulicę Warzelnianą prawie i podobny jest do frontu pierwszego gmachu.

Z przedsionka wchodzę do szatni, a po przez szeroki kurytarz, oddzielający buduar damski od fumoir'u dostaję się na rojną i gwarną salę.

Tutaj odbywają się koncerty, a estrada i sala odpowiadają wszystkiem swemu przeznaczeniu, nie tak jak dawniej, kiedy była tylko duszna sala z turkotem wozów, estradą zawieszoną łachmanami na oknach i perkalową kurtyną, a kulisami z tapety.

Łącznie z roztańcowanym tłumem opuszczam salę i bocznem przejściem z szatni wydostaję się na taras wykwintnej restauracji, gdzie po spożyciu wyśmienitej i taniej stosunkowo kolacji, podążam po przez zawsze ładny park do „*Hotelu Zdrojowego*", który, frontem zwrócony do dawnego „*Hotelu Mullera*", zajmuje teren okolony z jednej strony ulicą Komitetową, a z drugiej Nieszawską, poprzeczną oficyną dotykając drugiego gmachu, stanowiącego z nim całość „*Domu Zdrojowego*".

„*Hotel Zdrojowy*" tem się różni od innych, że po za innemi wygodami ma kąpiele na miejscu w suterynach i że tu obowiązuje spokój i cisza już po godz. 10 wiecz., gdy za dawnych lat goście przenosili się z werandy, do numerów i do rana urządzali libacje, zakłócające spokój innym mieszkańcom.

Windą udaję się na trzecie piętro, gdzie otrzymuję ładny pokój, niezmiernie wygodny, przy umywalce mam bowiem ciepłą i zimną wodę, a na stoliku nocnym... telefon.

Oszołomiony dniem, pełnym wrażeń, zagłębiam się przed spaniem w przewodniku, jako że sen odbiegł daleko.

Przedewszystkiem zasięgam informacyj o *Domu Zdrojowym*, który, jak już wspomniałem, przylega do hotelu, a którego front obejmuje dawną uliczkę

Zagłada grozi lasom podwarszawskim

Obszary zalesione w okolicach stolicy zmniejszają się z roku na rok w sposób zastraszający. W ciągu ostatnich 10 lat ubyło w okolicach Warszawy około 5 tysięcy ha lasów, a w ciągu ostatnich tylko paru lat oddano pod parcelację budowlaną przeszło 800 ha.

Niewielkie ilości lasów podwarszawskich, stanowiące zaledwie 37 proc. stanu z roku 1863, coraz bardziej się zmniejszają i właściciele coraz to nowych obszarów leśnych zwracają się do władz o zezwolenie na parcelację budowlaną. Jest przytem bardzo wątpliwe, aby jakiekolwiek zarządzenia ochronne były zdolne uratować drzewostan parcelowanych obszarów.

Konieczność ratowania nielicznych już obszarów zalesionych w okolicach stolicy, posiadających pierwszorzędne znaczenie dla mieszkańców miasta, przedstawili w obszernym memorjale, złożonym p. wiceministrowi rolnictwa Raczyńskiemu, przedstawiciele Ligi Ochrony Przyrody w Polsce, Tow. Reformy Mieszkaniowej, Tow. Urbanistów Polskich i Tow. Popierania Plantacji Miast w osobach prof. B. Hryniewieckiego, dyr. J. Miklaszewskiego i dyr. Teodora Toeplica.

Autorzy memorjału zwracają się do p. ministra z gorącą prośbą o wydanie odpowiednim organom zarządzeń, mających na celu zapobieżenie dalszemu zniszczeniu pozostałych obszarów leśnych w okolicach Warszawy, zagrażającemu zdrowiu mieszkańców stolicy zarówno obecnie jak i w przyszłości.

Zadania Ligi Drogowej

Liga Drogowa ogłosiła program, zgodnie z którym działalność jej polegać będzie na:

1) Szeroko zakrojonej propagandzie w sprawach drogowych,

2) organizowaniu społeczeństwa pod hasłem lepszego zrozumienia ważności sprawy drogowej i przyczyniania się własnemi siłami do postępu na tem polu,

3) Popieraniu inicjatywy i prac pożytecznych w sprawach drogowych, a w szczególności Drogowego Instytutu Badawczego.

4) Występowaniu z odpowiedniemi inicjatywami i urabianiu dla nich terenu.

A. W zakresie propagandy na pierwszym planie stawia Liga uświadamianie społeczeństwa co do znaczenia dobrych dróg i co do sposobów, jakiemi samo społeczeństwo przyczynić się może do postępu w sprawie drogowej. Przy pomocy artykułów w prasie, drogą ankiet i wydawnictw Liga będzie budziła potrzebną w tej mierze świadomość, co czynić należy i jakiemi można działać sposobami. Na początek Liga przystąpiła do zebrania drogą ankiety danych o stosowaniu dla ulepszenia dróg szarwarku i odrabiania w naturze zaległych podatków. Dane tej ankiety posłużą za podstawę do dalszej akcji propagandowej. Jednocześnie Liga przystępuje do rozpowszechnienia broszur popularyzujących poszczególne zagadnienia techniczne i administracji drogowej.

W dalszym planie swej działalności Liga propagować będzie ochronę dróg przed niszczeniem ich przez pojazdy konne lub mechaniczne, nie stosujące się do przepisów ku tej ochronie służących. Również będzie Liga propagowała przestrzeganie przepisów o bezpieczeństwie ruchu na drogach łącznie ze sprawą celowej sygnalizacji drogowej. Pozatem propagować będzie Liga wysadzanie dróg drzewami i opiekę nad niemi oraz różne inne zarządzenia i czynności, w których pozyskanie opinji szerokich kół społeczeństwa ma duże znaczenie dla powodzenia odpowiedniej akcji drogowej.

B. Organizowanie społeczeństwa w sprawach drogowych, jakie jest zadaniem Ligi, winno polegać na tem, by z jednej strony potworzone zostały przy Zarządzie Ligi sekcje, w których wytwarzałaby się odpowiednia inicjatywa. Z drugiej zaś strony organizowanie to polegać będzie na tworzeniu licznych oddziałów Ligi, miejscowych, powiatowych i gminnych o zadaniach praktycznych, polegających na tem, ażeby wytwarzać działaczy drogowych na terenie samorządu, którzyby w imię ważności sprawy drogowej poznawali miejscowe potrzeby drogowe i podejmowali usiłowania, by tym potrzebom własnemi siłami społecznemi na miejscu czynione było zadość. O większych zaś i trudniejszych sprawach działacze ci donosiliby oddziałom Ligi wojewódzkim i Centrali, by obmyśleć środki pomocy przekraczające siły miejscowe.

C. Popieranie pożytecznych inicjatyw i prac w sprawach drogowych wyrażać się będzie w popieraniu wydawnictw i prac, poświęconych sprawom drogowym, w szczególności popieranie wydawania map drogowych i popularyzowanie przepisów. Wynalazki dotyczące ulepszenia dróg będą pilnie przez Ligę badane i w miarę możliwości popierane.

D. Pozatem sama Liga podejmować będzie inicjatywę w sprawach drogowych, organizując zjazdy, odczyty, wystawy, konkursy, pokazy i t. p.

Inicjatywa ta będzie miała na celu wyświetlenie zagadnień zarówno natury technicznej, dążąc do tego, by drogi w Polsce były stawiane na coraz wyższym poziomie przy pomocy materjałów krajowych i sił miejscowych oraz zagadnień natury finansowej, dążąc by drogi możliwie najlepsze były jednocześnie możliwie tanie oraz by mogły być budowane w tempie przyśpieszonem dzięki odpowiedniej organizacji kredytu. W związku z zagadnieniami dotyczącemi tego działu działalności Ligi, będzie ona starała się opracowywać wnioski dotyczące odpowiednich ustawy i rozporządzeń oraz przepisów w celu przedstawiania tych wniosków właściwym władzom.

Z ochrony przyrody

Niszczenie bobrów

Kolonja bobrów w powiecie dziśnieńskim, złożona z czterech żeremi, zbudowanych na brzegach rzeki Berezyny, została na wiosnę b. r. zagrożona przez zamierzone wycięcie krzaków, otaczających żeremia. Starosta powiatowy dziśnieński wydał doraźny zakaz wyrębu zarośli nad rzeką, a po otrzymaniu dokładniejszych danych o faktycznym stanie żeremi, rozpoczął akcję, zmierzającą do trwałego ich ochronienia.

W pasie neutralnym pomiędzy granicą polską i rosyjską, nad brzegiem rzeki Hornianki czyli Czernicy, znajduje się żeremie bobrowe. Ślady żerowania bobrów ciągną się, według słów okolicznych mieszkańców, na przestrzeni dwóch kilometrów. W lecie b. r. widziano 2 bobry w pobliżu żeremia. Straż graniczna sowiecka, wycinając drzewa w pasie granicznym, zawaliła żeremie świeżo ściętemi pniami. Oddział Głębocki P. T. K. zwrócił się do starosty powiatowego dziśnieńskiego z prośbą o zainteresowanie tą sprawą granicznych władz sowieckich. W razie obustronnej zgody stworzenie dogodnych warunków dla liczniejszego rozmnożenia bobrów nie natrafiłoby na żadne trudności.

Na śladach niedźwiedzi

Dr. J. Rzóska zamieszcza na łamach „Polski Zachodniej" ciekawe wiadomości o współczesnym stanie niedźwiedzi:

W miarę zagęszczenia się ludności i podnoszenia kultury rolnej zaczęto trzebić lasy pierwotne. W ten sposób został także wydany wyrok ostateczny na mieszkańców puszczy. Zwierz gruby musiał wycofywać się przed natarciem śmiertelnej dla niego siły ludzkiej i chował się w coraz dalsze, a zarazem coraz mniejsze ostępy, do których człowiek jeszcze nie dotarł. Dotyczy to szczególnie niedźwiedzia. Potrzebuje on dla siebie dużego terenu łowieckiego, gdyż jest przecież zwierzęciem dużem, potrzebującem obfitego pokarmu. Każdy niedźwiedź uprawia swoje wędrówki i łowy w promieniu kilkunastu kilometrów. Dodajmy do tego, że czujność powonienia i słuch niedźwiedzia są wyśmienite i każą mu daleko uciekać od człowieka.

Zrozumiałe więc, że trzymają się u nas tylko w obszarach najbardziej opuszczonych, tam gdzie ostała się jeszcze puszcza. Takiem ostatniem schroniskiem są Karpaty i im dziksze, mniej dostępne, tem bardziej rośnie ilość niedźwiedzi Odwieczne bory na pograniczu Rumunji Czech i Polski kryją w sobie tego wspaniałego zwierza. Wojna wywołała tu ogromne spustoszenia, wszędzie docierały okopy i walki wielkiej wojny. Wielu lat będzie trzeba, aby przywrócić stan zwierzyny z lat dawnych, tem więcej zainteresowania należy się niedobitkom królewskiego zwierza. Karpacki niedźwiedź dochodzi czasami do rozmiarów potężnych. Jeden z największych okazów, ubitych przed wojną miał wysokość 2 i pół mera i wagę 400 kilogramów. Takie okazy są rzadkie, mniejsze jednak nawet niedźwiedzie mają olbrzymią siłę. Jeden z najlepszych znawców tych okolic opisywał niedawno z jaką łatwością niedźwiedź przeciągnął dużego ubitego wołu przez wysoki płot. Niektóre stare okazy bywają czasami postrachem okolic, gdyż zasmakowawszy w pokarmie mięsnym, polują zawzięcie na zwierzynę oraz na bydło pasące się na połoninach. Dzieje się to szczególnie na wiosnę, gdy niedźwiedź jest wychudzony i wygłodzony legowiskiem zimowem. W jesieni jest wytrawnym smakoszem przeróżnych jagód po które udaje się na upatrzone i ulubione miejsca. Niejedne zwierzęta jednak polują i wtedy napadają na stada huculskie.

Zima jest ciężka dla niedźwiedzi, które w tej porze coraz trudniej zdobywają pokarm, wreszcie silniejsze mrozy zmuszają je do poszukania sobie schronienia. Niedźwiedź zakłada tak zwaną gawrę, czyli legowisko osłonięte przed wiatrami. Miś lubi ciepło, wymaszcza więc sobie jamę, wyszukaną wśród wywróconych świerków gałęziami i mchami i tam przesypia mniejsze lub większe okresy zimy, opuszczając gawrę dość rzadko.

A teraz zapytajmy ile jeszcze tych żywych pomników przyrody wędruje po lasach karpackich? Było ich kiedyś przed wojną tyle, że jeden z gajowych huculów w Hryniawie nad Czeremoszem Białym upolował w ciągu życia tyle niedźwiedzi, że po 50 okazach przestał je wogóle liczyć. Dziś lasy prywatne Karpat Wschodnich wykazują około 120 do 140, a lasy państwowe około 70 sztuk. Razem około 200 sztuk trzyma się jeszcze na obszarze 300 tysięcy hektarów puszczy karpackiej. Oby mroczne głębie puszczy ochraniały je jaknajdłużej!

Na rajd Legjonowy 80 proc. zniżki dla narciarzy

Na drugi rajd narciarski „szlakiem II Brygady Legjonów", który się odbędzie w dniach 13 — 17 lutego 1935 r., Towarzystwo Przyjaciół Huculszczyzny uzyskało w Ministerstwie Komunikacji 80 proc. zniżki indywidualne na kolejach.

Uczestnicy rajdu będą mogli spędzić na Huculszczyźnie przeszło tydzień, wyjazd bowiem nastąpić może już w dniach 10 — 12 lutego, a powrót w dniach 17 — 19 lutego.

Życie organizacyj

Śląska Woj. Komisja Turystyczna przejawia aktywność

19 grudnia odbyło się w gmachu Województwa Śląskiego posiedzenie sekcji propagandowej Wojewódzkiej Komisji Turystycznej w obecności prezesa tejże naczelnika dr. Robla przy współudziale przedstawicieli towarzystw turystycznych, biur podróży, związków sportowo-turystycznych, przedstawicieli prasy i organizacyj, mających z turystyką bezpośredni kontakt. Zebraniu przewodniczył dr. Jerzy Łaszcz, delegat okręgowy Polskiego Touring Klubu, który w dłuższem przemówieniu zobrazował zadania, potrzeby i kierunek propagandy turystycznej, oraz środki działania, zmierzające do uporządkowania agend turystycznych, na terenie śląskim. Uchwalono dążyć, aby ważne problemy z poruszonej dziedziny propagować drogą prasową i radjową. W tym celu konieczne jest współdziałanie ze sobą istniejących na Śląsku organizacyj turystycznych i dążenie do ujednolicenia akcji t. zw. żywej turystyki, jak również prac propagandowych, wydawniczych, i memorjałowych. Dla uniknięcia w tej dziedzinie eksperymentów, sprawy turystyczne na Śląsku znajdą swe zrozumienie i właściwe załatwienie w resortowych towarzystwach, aby w ten sposób władze, urzędy i turyści uzyskali właściwy odpowiednik dla spełnienia ich dążeń i starań. Kwestje przystępnych cen, czystości i wygody dla przyjezdnych, wyszkolenie przewodników, dalej wygodna komunikacja i sprawa tak zwanego przemysłu turystycznego będą przez Wojewódzką Komisję Turystyczną, a w szczególności przez jej sekcję, śledzone z najpilniejszą uwagą i kierowane do załatwienia kompetentnym czynnikom i organizacjom. W okresie od ok. 25 maja do 10 czerwca 1935 r. projektuje się zorganizowanie wielkiej propagandy Śląska dla bliższego zapoznania się z tut. okręgiem mieszkańców innych dzielnic Polski.

W okresie zimowym urządzony będzie tydzień propagandy Beskidów, połączony z odpowiedniemi zawodami i pokazami. Pozatem postanowiono założyć zbiory fotograficzne rejonu śląskiego, a przez wydawnictwo nowoczesnych przewodników po Śląsku w kilku językach, w sposób systematyczny działać nad usprawnieniem wszelkich zagadnień turystycznych poprzednio uzgodnionych z zamierzeniami wydziału turystycznego Ministerstwa Komunikacji oraz obradami konferencji turystycznej, odbytej ostatnio w Krakowie z przebiegu której wyczerpujące sprawozdanie złożył nacz. dr. Robel.

Obrady cechowała poważna troska o usprawnienie zagadnień turystycznych na terenie Śląskiego Zagłębia Przemysłowego.

Walne zebranie Oddziału Śląskiego P. T. T.

Odbyło się doroczne walne zebranie oddziału śląskiego Polskiego Tow. Tatrzańskiego pod przewodnictwem adw. Kazimierczaka. Wojewodę Grażyńskiego zastępował nacz. dr. Robel, Związek Dziennikarzy Sportowych reprezentował red. Miecz. Mikuła.

Oddział Śląsku w latach 1923/33 okazywał bardzo żywą działalność około propagandy turystyki oraz budowy schronisk w Beskidach Śląskich. Członków liczy oddział śląski 3,740, a nadto osobne oddziały w Chorzowie, Rybniku, Pszczynie, Tarnowskich Górach, Mikołowie, Lublińcu i Rudzie. Oddział w Chorzowie rozwija bardzo żywą działalność.

Szczegółowe sprawozdanie z działalności Śląskiego Oddzału złożył następnie dyr. Kęsa.

Schronisko na Baraniej Górze i Równicy w ostatnich dwóch latach zwiedziło kilkadziesiąt tysięcy osób. Schronisko to odnowiono i rozbudowano. Interwenjowano szereg razy w sprawie lepszych połączeń kolejowych na Śląsku. Założono sekcję wysokogórską pod przewodnictwem dra Korowicza, która organizowała odczyty oraz wycieczki w Tatry. Obroty kasowe wynosiły 130,000 zł.

Bardzo sumienne i szczegółowe sprawozdanie komisji rewizyjnej przedłożył mec. Wierzbiański. Ustępującemu zarządowi udzielono absolutorjum. Przyjęto preliminarz na rok 1935 w wysokości 26,000 zł.

Prezesem oddziału śląskiego P. T. T. wybrano adw. Kazimierczaka, wiceprezesem prof. Grzybowskiego. Do zarządu wybrani zostali: dr. Gądzik z Chorzowa, dr. Kocur, Jan Lipowczan, dr. Stateczny i adw. Mroczkowski. Walne zebranie zamianowało dotychczasowego prezesa śląskiego oddziału dra Zygmunta Żurawskiego członkiem honorowym towarzystwa za jego 8-letnią działalność.

Płocki Zw. Prop. Turyst. organizuje imprezy regjonalne

Na ostatniem posiedzeniu zarządu Związku Propagandy Turystyki w Płocku ustalono, że odbywać się będą 4 wielkie doroczne ogólnopolskie imprezy, mianowicie: w początkach czerwca misterjum płockie, na wzór słynnych misterjów w Oberammergau, mające za swą treść pasowanie 11-letniego Bolesława Krzywoustego na rycerza, w końcu czerwca uroczystości sobótek ze spaleniem wielkiego fajerwerku, który na tle panoramy zawiślańskiej sprawić musi efektowne wrażenie, w pierwszych dniach października, łącznie z jarmarkiem płockim, Płockie Targi Ogrodnicze i w tym mniej więcej czasie lub nieco wcześniej wojskowo i cywilne zawody hippiczne.

Oczywiście, imprezy te będą realizowane stopniowo w miarę środków pieniężnych, o jakie dopiero postarać się musi Związek Propagandy Turystyki. Misterjum, które ma być dopiero napisane — odegrane zostanie po raz pierwszy za 2 — 3 lata. Uroczystości Świętojańskie w roku 1935 przewidziane są ze spaleniem dosyć pokaźnego fajerwerku. Płockie Targi Ogrodnicze w roku nadchodzącym, prawdopodobnie, będą połączone z pokazem ogrodniczym.

Program powyższy, wytknięty na ostatniem posiedzeniu Zarządu Związku Propagandy Turystyki, winien być przeprowadzony konsekwentnie, choćby w ciągu lat paru, gdyż przyniesie poważne korzyści miastu, zarówno kulturalne, jak i gospodarcze.

We Włocławku przelewają z pustego w próżne

We Włocławku odbyło się zebranie w sprawie turystyki m. Włocławka i okolicy.

Po krótkiem zagajeniu zabrał głos p. prof. Czarnecki, który zreferował program rozwoju turystyki m. Włocławka i okolicy, wskazując na Płock jako na wzór. W Płocku bowiem sprawą tą zajęli się przedstawiciele różnych gałęzi gospodarczych, co świadczy o dzisiejszem znaczeniu turystyki.

Włocławek powinien iść tą samą drogą; wydać odpowiednie broszury propagandowe afisze, ulotki, zorganizować jakieś większe imprezy, jak np. „targi kujawskie", zainteresować prasę stołeczną i t. p. Należy też uzyskać poparcie władz i sfer gospodarczych.

Krótka dyskusja, która się wywiązała, wykazała, że sprawa turystyki znajduje należyte zrozumienie wśród naszego społeczeństwa.

Powyższą wiadomość zaczerpnęliśmy z „Expresu Kujawskiego". Nie znajdujemy ani w tem piśmie ani w żadnem innem źródle jakichkolwiek wiadomości, że Włocławek oprócz czczej gadaniny i powtarzania znanych wszystkim komunałów, nakreśla sobie jakiś plan realnej pracy.

Pochód krzyżowy Tow. Krzewienia Narciarstwa

TKN wydało w ostatnich czasach ulotkę w języku francuskim. propagującą rajd kolejowy 17-27 lutego.

Wszystko byłoby pięknie, gdyby nie to, że rajd nazwany został w tej ulotce... pochodem krzyżowym, czyli krucjatą, a ulotka zatytułowana jest:

Croisade en train spécial par les Carpathes Polonaises 17 — 27 Fèvrier 1935.

O ile nam wiadomo, pochody krzyżowe w 20 wieku nie odbywają się więcej. Gdyby zaś TKN chciało organizować je, to w każdym razie nie poleca się używać do tego celu luksusowych wagonów II klasy z podnoszonemi oparciami, gdyż odbiega to cokolwiek od stylu 11 — 13 wieku.

Zresztą les Carpathes Polonaises nie były nigdy te renem tych pochodów, Gotfryd de Bouillon już dawno nie żyje i w czasie rajdów otrzymać można zamiast niego tylko zwyczajny buljon z profitrolkami.

Sensacje przyszłego letniego rozkładu jazdy

Inż. M. Gronowski. dyrektor departamentu ruchu Ministerstwa Komunikacji, udzielił przedstawicielowi prasy wywiadu. w którym m. in. w następujący sposób nakreślił obraz zmian, projektowanych od 15 maja r. b.

— Wiadomości, któremi chcę się z panem podzielić dotyczą komunikacji międzynarodowej ustalonej na zjeździe w Dubrowniku, oraz wewnętrznej, dopasowanej właśnie na międzydyrekcyjnej konferencji w Otwocku

Co do ruchu międzynarodowego. to po pierwsze udało nam się jeszcze przyśpieszyć bieg naszego „luksa" (Nord Ekspresu) do Paryża, Ostendy i Londynu. W obrębie Polski zysk ten wyrazi się 15 minutami. częściowo zredukowanemi postojem dla skrzyżowania z codziennemi pociągami pośpiesznemi. Robimy to na wyraźne życzenie prasy. dotąd bowiem dla przepuszczenia w biegu „Luksa" stawały na kilkanaście minut pociągi codzienne i to nawet w te dnie, w które „Nord Ekspres" nie chodził. Szybkość jego w obrębie dyr. warszawskiej będzie podniesiona z 80 na 85 klm. na godz., w poznańskiej 100 klm. Przedłużenie „Luksa" do Stołpców i dalej do Moskwy narazie upadło, gdyż Sowiety nie chcą tego.

Pociągi przyśpieszone wychodzące z Warszawy koło 10 wiecz. na Kalisz przez Łódź otrzymają od nowego rozkładu jazdy połączenie we Wrocławiu z południem Europy: Sztutgartem i Marsylją, czego nam dotąd brakło.

Niektóre postoje sie pokasuje.

Wypracowaliśmy w Dubrowniku nowe połączenie. Bezpośrednie wagony Lwów — Suszak przez Ławoczne — Budapeszt — Belgrad razem około 32 godzin. jeden z najdalszych, obok Rzymu, szlaków bez przesiadania z Polski.

W relacji na północo-wschód będą ważne zmiany. Otrzymaliśmy ze źródeł kolejowych. estońskich i łotewskich informacje, że rocznie ok. 300 tysięcy Finlandczyków udaje się ze swej ojczyzny na zachód korzystając ze statków przeważnie szwedzkich. Postanowiliśmy spróbować przejąć choć część tego ogromnego ruchu. Ponieważ Szwedzi szykanują koleje estońskie dając naprzykład odjazd swego statku do Helsinek na 15 min. przed przyjściem pociągu z Rygi i Warszawy, Estonja zakupuje dwa statki dla kursu Tallin — Helsinki. Nadto otwieramy w stolicy Finlandji specjalne biuro propagandy polskich kolei państwowych. Ponieważ podróż morzem jest na północy poza porą letnią bardzo uciążliwa i znacznie wolniejsza liczymy na sukces naszej koncepcji. Stwarzamy w tym celu nowe nadzwyczaj szybkie połączenie z Łotwą pod hasłem: „śniadanie w Rydze, kolacja w Warszawie", rzecz dotąd nieosiągalną. Zarówno w Rydze jak i w Warszawie pociągi te będą odpowiednio skomunikowane z północą. względnie zachodem: Berlinem czy Wiedniem.

— Nocne pociągi pośpieszne do Wilna przemieniamy na zwykłe przyśpieszone bez dopłaty, wydłużając im nieznacznie czas jazdy, co w nocy jest bez znaczenia. Wyjazd z Warszawy będzie nieco wcześniejszy: około 11 wiecz.. zamiast, jak dziś po północy. Tak samo powrót do Warszawy wypadnie koło wpół do ósmej rano. Natomiast ok. g. 4-ej min. 40 popoł. odejdzie ten nowy pociąg pośpieszny z Warszawy, by bez postoju w Małkini (180 klm. bez zatrzymania, rekord Polski!) i Oranach stanąć przed jedenastą w wieczór w Wilnie, bijąc tem rekord trasy, która przy Rosjanach była specjalnie wyśrubowana. jako łącząca Petersburg z Warszawą i resztą Europy. Powrotny pociąg wychodząc rano z Rygi (a w przeddzień wieczorem z Tallina) popołudniu będzie w Wilnie, odejdzie z Wilna o godz. wpół do czwartej pp. i również po 2 czy 3 postojach po drodze przyjdzie na trzy kwadranse na dziesiątą do Warszawy. gdzie uzyska jeszcze połączenie z Berlinem i Paryżem. Nad wieczorem połączeniem tych pociągów z Wiedniem jeszcze się głowimy. Przeszkadzają tu nam bardzo Czesi.

W ruchu wewnętrznym kryzys gospodarczy i spadek frekwencji nie pozwala nam na zbyt kosztowne podnoszenie szybkości maksymalnych. Toteż tylko o 5 do 10 klm. pozwolił nam podnieść szybkość wydział drogowy. Odbije się to raczej na prawie powiększania szybkości w razie opóźnień, którego to luzu byliśmy dotąd prawie pozbawieni. Na rozkładzie odbije się to minimalnie.

Tu współpracownicy p. dyr. Gronowskiego referują poszczególne szlaki. Istotnie od obecnego roku postęp jest bardzo nieznaczny: do Gdyni skrót podróży od 2 do 12 minut na ośmiu godzinach jest nieodczuwalny. Na trasie poznańskiej i katowickiej różnice nie są większe.

Na linji radomskiej odrazu, bo już od 15 maja dajemy bardzo znaczną szybkość maksymalną 85 klm. na godz.. co linja wiedeńska np. osiągnęła dopiero po dziewięćdziesięciu latach istnienia. Podróż do Radomia bez postoju po drodze trwać będzie zaledwie 1 godz. 34 min. zamiast projektowanych początkowo 2 do 3 godz. Jest to piękny rezultat. Puszczamy nowym szlakiem nocne kurjery do Lwowa. idące obecnie na Lublin. (popołudniowe zostają na dawnej trasie) co odrazu w pierwszym roku da skrót podróży o 15 min. w tę stronę, a zgórą pół godziny w drodze powrotnej. Podróż do Lwowa trwająca już za polskich czasów pociągiem pośpiesznym 15 godz. skraca się obecnie do 8-iu i jeszcze ulegnie dalczemu skróceniu. gdy szybkość na starych odcinkach Radom — Skarżysko (obecnie 75 klm. na godz.) i Skarżysko — Rozwadów (obecnie 60 do 65 klm.) odpowiednio podniesiemy. Nadto korzystając również z nowego odcinka Kraków — Miechów przerzucimy na Radom dzienne pośpieszne pociągi do Krakowa idące obecnie przez Skierniewice. I tu znowu niespodzianka: zamiast zapowiadanego przedłużenia (narazie!) czasu podróży mamy dość znaczny zysk: podróż do Krakowa — z trzema zaledwie postojami po drodze trwać będzie zamiast dotychczasowych 5 godz. 36 min. zaledwie 5 godz. 12 min:, zysk, jak na nową (w połowie) trasę na początek bardzo znaczny; stara dawno ułożona trasa „wiedeńska" pobita w pierwszym zaraz roku przez nie tak wiele znów krótszą trasę nową!"

---

dziś — „Raczyńskich" dla upamiętnienia obu dyrektorów zarządu, którzy najbardziej przyczynili się do rozwoju Ciechocinka.

W *Domu Zdrojowym* prócz *zarządu i Kasy Kąpielowej* mieści się oddział *telegrafu i poczty, komisarjat policji* i oddział samochodowej stałej *Straży Ogniowej*.

Tu również, prócz sali dla *gimnastyki leczniczo-ortopedycznej* i *zanderowskiej*, znajduje się *sala operacyjna* z kilku pokojami dla operowanych, aby ich nie przenosić.

Prócz tego w gmachu tym znajduje się *czynne dniem i nocą pogotowie lekarskie*.

Każdy lekarz, ordynujący w Ciechocinku, co pewien czas kolejno ma w tem pogotowiu dyżur i na wezwanie telefoniczne podąża w razach nagłych specjalnym samochodem sanitarnym.

W ten sposób *bez żadnej zwłoki* chory ma pomoc.

Nad całem lecznictwem, a wreszcie stroną higjeniczną i sanitarną Ciechocinka czuwa *Lekarz Naczelny*, członek zarządu kąpielowego, który nie przyjmuje pacjentów, ale jest wszędzie. gdzie tylko jego osoba być powinna. Słowem nie jest nominalnym figurantem, ale *de facto* wgląda w potrzeby z lecznictwem związane.

A lecznictwo to rozwinięte jest w porównaniu do lat dawnych niepomiernie. Pomijając rozszerzenie kąpieli Nr. IV przez dobudowanie skrzydeł i poprzecznego frontu na dawniejszym wolnym placu oraz fakt, że na miejscu I numeru stanął gmach bez zanieczyszczającego powietrze komina, zwrócony frontem do ulicy Raczyńskich, w którym mieszczą się zabiegi dodatkowe, jak hydropatja, elektryzacja, inhalatorjum i t. p

Nikt po nad kilka minut dziś już na kąpiel nie czeka.

Również, czytam dalej że kąpiele powietrzno-słoneczne z natryskami i pryszynicami, z gimnastyką i leżakami w parku Sosnowym zajmują w lecznictwie bardzo ważne miejsce i są prowadzone wzorowo.

Najpiękniejsza dzielnica nowych pałacyków powstała wzdłuż ulicy Wysokiej i Sanitarnej aż do jej końca za laskiem Sosnowym.

Baraki wojskowe przeniesiono na Stary Ciechocinek, jak również kolonje letnie i domek T-wa Dobroczynności. Tu właśnie, frontem zwrócone na park Sosnowy, znajduje się na wzór gmachu Dłuskiego w Zakopanem — *Sanatorjum* ze wszelkiemi wygodami. Bogate pensjonaty znajdują się przy ulicy Komitetowej i Suchej, i ten kompleks domów stanowi dzielnicę najwytworniejszych kuracjuszów. Tu również od dawnych t. zw. *Piasków* idzie tramwaj ulicą Sanitarną, Suchą, Nieszawską do dworca kolejowego. Inna linja, idąca wzdłuż drogi Nieszawskiej, stanowi arterję komunikacyjną dla mieszkańców tańszych. i pod względem zdrowotnym bł wilgotnych — dworków jak. np. „Słonawy".

Ulica Widok zmieniła swoją barwę i dziś jest widokiem ładnych dworków, jak i Włocławska, która zmieniła swój dawny charakter i stanowi ulicę ładnych murowanych (budować drewniaków nie wolno) dworków z ogródkami u wylotu tej ulicy na rogu Żelaznej stoi *„Hotel Polonia"*, a na miejscu dawnego hotelu Müllera, włącznie z placem po dawnym teatrze, imponuje gmach *„Hotelu Ziemiańskiego"*. Tu wre życie, tu goszczą nie chorzy, lecz tacy. co przy kąpielach pragną się bawić.

To cośmy oglądali — to nie miasto Ciechocinek — bo miasto wkoło rynku się tłoczy. Tam stoi ratusz z wieżyczką i hala targowa.

Włączywszy wieś Aleksandrówkę mamy dopiero miasto Ciechocinek.

Z komunikacji wycieczkowych mamy lokalną trakcję kolei do Gopła, Torunia i t. p.

* * *

Powoli sen jak zmora przygniatał mnie swym ciężarem i, rzuciwszy przewodnik, zasnąłem jak kamień.

Nazajutrz zobaczyłem ten sam dawny Ciechocinek — a to, co tu czytacie to tylko mój sen.

A jednak ten sen, tak w latach oddalony, mógł był się ziścić w rzeczywistości.

Z prasy

„Latający Poznańczyk"

W Nr. 289 „Kurjera Warszawskiego" p. St. B., opisując próbną jazdę wagonu motorowego, w ten sposób kończy:

Sam wagon okazał się bardzo estetyczny, wygodny, doskonale wpisujący się w krzywizny i mógłby oddać wielkie usługi naszemu ruchowi podmiejskiemu, bo jest niesłychanie tani w eksploatacji, gdyby miał lepszy rozbieg (t. zw. reprise). Nie wykazał natomiast tych walorów, które mu zgóry przypisywano. t. j. jakiejś europejskiej szybkości, biegnąc naogół tak, jak dobry pośpieszny parowóz, choćby wyprodukowany przez tę samą wytwórnię P. U. 29, oddawna i doskonale pracujący na linji Tczew — Chojnice.

Można też wyrazić powątpiewanie czy z takiemi prędkościami 100 i 110 należy robić „próby". Przecież nasi sąsiedzi mają analogiczne wagony motorowe, chodzące od kilku lat w stałych rozkładach z szybkością znacznie większą, że wymienimy choćby Latającego Hamburczyka, chodzącego stale ok. 120 — 140 km. na godz. Szybkość naszego wczorajszego poznańczyka 110 — 120 na godz. robią tam codziennie zwykłe parowozy pośpieszne seryjne, budowane kilka i kilkanaście lat temu.

Wczorajszy „Poznańczyk", mający być zapowiedzią przekształcenia ruchu na naszych kolejach, miał zresztą dość ciężki początek. Jak nam zakomunikowano z kół ministerjalnych, nie było go gdzie po ukończeniu budowy wypróbować, bo początkowo żadna dyrekcja nie chciała zezwolić na konieczną szybkość. Dopiero po dłuższych prośbach ktoś zaryzykował i... udało się.

Na próbach tych ten sam wagon o 86 wygodnych miejscach siedzących i niezbędnych przedziałach użyteczności specjalnej na godz. Wczoraj — w drodze powrotnej zdarzyło się tylko kilka (jak bagaż etc.) robił do 130 km takich chwil, choć przeważnie trzymaliśmy się stu dziesięciu.

Pomimo technicznego postępu — upadek

W Nr. 291 „ABC" czytamy m. in.: Pod względem komunikacyjnym stoimy fatalnie. Nie idziemy naprzód, a nawet w pewnym stopniu cofamy się. Długość ekspoatacyjnych linij kolejowych P. K. P. wyniosła w r. 1928 — 17.210 km i wzrastała do roku 1932, osiągając 17.630 km. W r. 1933 nastąpił spadek do 17,530 km!

Koleje wąskotorowe nie odgrywające większej roli w naszym systemie komunikacyjnym, posiadały długość 2.380 km (r. 1933), zaś kolejki dojazdowe prywatne i komunalne 1,460 km (1933).

SZYBKOŚĆ — WYGODA — TANIOŚĆ — BEZPIECZEŃSTWO — DOSTĘPNOŚĆ.

Od kolei żądamy, aby sieć linij komunikacyjnych była dostatecznie gęsta, celem zupełnego zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych, a ponadto sama komunikacja musi być dostępna, t. j. możliwie tania, szybka i wygodna, pozatem bezpieczna.

W istniejących obecnie warunkach wymagania te nie są zaspakajane. Długość eksploatacyjnych linij jest, jak to wskazaliśmy niewielka. Na 100 km² powierzchni Polski przypada 5,2 km toru, podcza gdy w Anglji 13,9, w Belgji 32,3, w Czechosłowacji 9,6, w Niemczech 12,4, we Włoszech 22,1 (mniejszą gęstość toru wykazują: Hiszpanja, Jugosławja, Rumunja, Szwecja, Sowiety).

Koleje w Polsce są drogie, wskutek tego mało dostępne. To też średnio biorąc na 1 mieszkańca Polski wypadają w ciągu roku 4 przejazdy, podczas gdy w Anglji na 1 mieszkańca wypada 27,1 przejazdów, a więc blisko 7 razy więcej niż w Polsce, w Czechosłowacji 19,6, więc blisko 5 razy więcej, w Niemczech 24,3, więc ponad 6 razy więcej, na Węgrzech 12,3, więc ponad 4 razy! Dochodzi do tego ogromna powolność kolei, używanie przestarzałego taboru. Sam tabor zresztą zamiast liczebnie powiększać się, wykazuje poważne zmniejszanie się. Tak naprzykład od roku 1932 do 1933 ubyło nam 300 wagonów.

Stary tabor niezaopatrzony w nowoczesne urządzenia nie zapewnia zbytniej wygody, a bezpieczeństwo nie jest zagwarantowane w sposób należyty, choćby dlatego, że wagony są drewniane, nie metalowe, jak być powinno.

KATASTROFALNY SPADEK FREKWENCJI

Nic też dziwnego, że frekwencja na kolejach spada w tempie przerażającem. W r. 1928 P. K. P. przewiozły 174 milj. osób, w 1929 — 167 milj., w 1930 — 153 milj., w r. 1931 — 134, w r. 1932 — 114 milj. W ciągu 4 lat spadek o 60 milj. osób. Choć niema dokładnych danych za lata 1933 i pierwszy okres 1934, wiado mem jest, że spadek postępuje nadal.

Omawiając próbę motoryzacji, dziennik pisze:

NA 40 MIEJSCU WŚRÓD NARODÓW ŚWIATA

Na Zachodzie od kilku lat wagony motorowe znajdują się w eksploatacji i liczą dziesiątki typów. Dla uniknięcia kosztownych eksperymentów i długotrwałych prób byłoby celowem wybranie najlepszych z nich i zastosowanie na naszych kolejach. Akcja ta nie powinna skończyć się takiem samem fiaskiem, jak motoryzacja (automobilowa) kraju. Przemysł samochodowy, — dzięki swoiście pojętej polityce celnej i opłatom drogowym — został doszczętnie zrujnowany. W roku 1931 posiadaliśmy 38.800 samochodów, obecnie zaś posiadamy ich zaledwie 26.100 — przy przeszło 32-u miljonowej ludności, czyli że na 1 samochód przypada około 1.360 mieszkańców.

Stosunek wprost przerażający. Zepchnęliśmy temsamem nasz kraj na 40-e miejsce wśród państw świata.

Czy opierając się na powyższem, smutnem dla kraju, doświadczeniu, — nie należałoby również zastanowić się obecnie póki nie jest jeszcze zapóźno nad planową akcją odnowienia taboru trakcyjnego na naszych kolejach?

Renowacja taboru i unowocześnianie musi iść równolegle. Bez racjonalnej renowacji nie otrzymamy pożądanego usprawnienia trakcji tak pożądanej przedewszystkiem na głównych linjach.

MARTYROLOGJA DZISIEJSZYCH PODRÓŻY

Komunikacje bezpośrednie z Gdynią, Krakowem, Poznaniem, Lwowem i Wilnem pozostawiają jeszcze wiele do życzenia, a przecież są to ważne ośrodki życia gospodarczego i politycznego.

Czas już skończyć z martyrologją podróży 8-mio godzinnej tam, gdzie ją odbyć można w ciągu godzin pięciu. Również należałoby się zaopiekować komunikacją na podmiejskich kolejkach wąskotorowych, zastosowując dla nich również szybkobieżne wagony motorowe, gdyż zmuszanie publiczności do przebywania odległości 20 klm. w ciągu jednej godziny należy uważać w XX wieku za barbarzyństwo.

Brak organizacji

W „Gazecie Warszawskiej" ukazało się szereg uwag, będących dalszem rozwinięciem naszego artykułu z dn. 15 września r. b. p. t. „Doświadczenia ostatnich dni". Czytamy więc m. in.:

„Przyjrzyjmy się najdotkliwszym bolączkom stołecznej turystyki. Na plan pierwszy wysuwa się sprawa masowych pomieszczeń dla turystów, całkowicie dotychczas zaniedbana. Oczywiście mowa jest tu o pomieszczeniach niedrogich a jednocześnie odpowiadających wymogom kultury i higjeny — jak przystało na stolicę państwa. Warszawskie hotele są przedewszystkiem za drogie dla przeciętnego turysty. Na zamieszkiwanie w nich mogą sobie pozwolić zagraniczni goście, przybywający na zjazdy i kongresy naukowe i t. p. Natomiast turyści krajowi, przyjeżdżający wycieczkami do stolicy, korzystają przeważnie z hotelu sejmowego, domów akademickich, schronisk organizacyj społecznych i zawodowych i t. p. Nigdy jednak nie wiadomo, zwłaszcza przy dużym napływie przyjezdnych, czy znajdzie się tam wolne miejsce. Również samo zamawianie miejsc związane jest z różnego rodzaju kłopotami.

Sprawa masowych kwater dla turystów musi być jak najrychlej rozwiązana. Stolica musi za przykładem Krakowa wybudować nowoczesny dom wycieczkowy, wielki i dostosowany do potrzeb kulturalnych, przeznaczony dla mniej zamożnych turystów. Warszawskie hotele nie poniosą żadnych szkód z racji istnienia takiego domu, gdyż nie są one w stanie, ani też nie mają chęci obsługiwać średnio zamożnych wycieczkowiczów, przewijających się przez Warszawę.

Również restauracje i kawiarnie warszawskie nie są przygotowane do sprężystego i należytego obsłużenia większych rzesz turystów. Uwidoczniło się to w szczególności przy okazji międzypaństwowego meczu piłki nożnej Polska — Niemcy, kiedy to przyjechało do stolicy kilka tysięcy turystów niemieckich, nie licząc wycieczek krajowych. Mimo uprzedzeń, restauracje nie przygotowały pożywienia w dostatecznej ilości, i w rezultacie w wielu restauracjach i barach zabrakło obiadów i kolacyj. Oprócz istotnych strat materjalnych, braki te wywoływały niepochlebne opinje o polskiej organizacji.

Radjo propaguje turystykę ale we Włoszech

Propaganda turystyki zapomocą radja. dla której włoski ENIT stworzył przed siedmu laty własny organ „Radjo Giornale", odpowiada dziś wszelkim wymaganiom nowoczesnej propagandy.

„Radjo Giornale ENIT" transmitowane jest przez wszystkie włoskie rozgłośnie codzienne. Rozpowszechniane są wszystkie uwagi godne wiadomości, tyczące podróży i turystyki i wskazywane zarówno Włochom, jak i cudzoziemcom znane i nieznane piękno kraju pod względem natury i sztuki.

Jako środek propagandy, radjo prześcignęło dziś wszystkie stosowane w propagandzie metody. skutecznością. Z artykułów, które ostatnio ukazały się na łamach „Neues Wiener Journal" i „Wiener Volkszeitung" wynika, jaką popularnością cieszy się teg orodzaju propaganda zagranicą. Pisma te podkreślają, że na specjalne wyróżnienie zasługuje propaganda radjowa, transmitowana w języku niemieckim.

Tylko u nas radjo woli nadawać... audycje dla chorych.

M. S. „Piłsudski"

Włoskie doki handlowe i wojenne w Monfalcone już zdaleka na horyzoncie robią imponujące wrażenie. Las kominów i żórawi stalowych, rozsianych nad piękną zatoką morza Adrjatyckiego, bije w oczy z daleka majestatem dzisiejszej Italji.

Limuzyna dyrekcji Cantieri Navali Riuniti dell' Adriatico z szybkością 100 km. na godzinę posuwa się niepostrzeżenie po asfaltowej autostradzie Trjest-Monfalcone. To też przestrzeń 30 km. robimy tak szybko, że jeszcze nie zdążyłem przejrzeć dziennika gdy już stanęliśmy w tem mieście Cosulichów. Oni to właśnie powołali do życia te „warsztaty" okrętowe, które dziś rozrosły się w fabrykę zatrudniającą 3,500 robotników, 120 inżynierów i techników oraz 400 urzędników, a wokoło fabryki powstało całe osiedle fabryczne: domy robotnicze, urzędnicze, wspaniały teatr, kino, łazienki szpital, kościół, poczta, telegraf itp. Oto posiadłość Cosulichów.

Zajeżdżamy przed pałac dyrekcji fabryki. Po chwili znajdujemy się w gabinecie jeneralnego dyrektora, komandora Augusta Cosulicha. Przyjmuje mnie z otwartemi rękoma, jak najlepszego gościa i rozpływa się nad Nową Polską.

— Widziałem waszą Gdynię. Możecie być z niej dumni. To wasze najpiękniejsze świadectwo żywotności narodu. Gdynia — to najwspanialszy port nad Bałtykiem w dobie obecnej. To wielkie świadectwo mocarstwowej Polski! — powiada mi żywo dyrektor Cosulich.

Po kilku minutach miłej rozmowy oddaje mnie w ręce inżyniera Zolio, który ma mi pokazać doki i zapoznać ze stanem budowy naszych transatlantyków „Piłsudski" i „Batory".

Wchodzimy na teren fabryczny. Z punktu uderza nas w oczy olbrzymi kolos, pomalowany na czerwono z białym napisem „Piłsudski". Obok drugi podobny kolos wynurza się jakby z lasu masztów. To „Batory". Kolosy polskie dominują nad całym terenem fabrycznym.

— Jak pan widzi „Piłsudski" jest już gotowy do opuszczenia go na wodę. Już robotnicy od tygodnia smarują tłuszczem pomost, po którym okręt opuści się na wody Adrjatyku — opowiada mi sympatyczny przewodnik, prowadząc mnie wzdłuż okrętu w stronę schodów, po których prawie wspinamy się na pokład.

Radość rozpiera mi piersi, gdy stawiamy pierwsze kroki na polskim parowcu transatlantyckim, który będzie pruł wody mórz i oceanów, niosąc przed światem nazwisko Polski i jej wodza.

Okręt liczy 150 2 m długości, 21,5 m. szerokości, 11,44 m. wysokości i 7,55 m zanurzenia o pojemności ogólnej 15.000 ton.

Stalowy kolos jest całkowicie gotowy do opuszczenia na wodę, aby tam instalować maszyny i meblować wnętrze.

Dwa wysokie maszty biją w niebo, jak gotyckie wieżyce, a z pomostu kapitańskiego widzimy daleko szczyty Alp i na południu olbrzymie lustro Adrjatyku.

— „Piłsudski" będzie okrętem pasażerskim par excellence współczesnym. Jego urządzenia będą tego rodzaju, że okręt ten będzie mógł służyć zarówno dla przewozu emigrantów, jak i turystów. Będzie to wysokiej klasy motorowiec turystyczny — tłumaczy mi inżynier Zollia. Klasa turystyczna będzie mogła pomieścić od 300 do 350 osób zaś t. zw. klasa trzecia do 400 osób. Obsługa wynosić będzie 256 osób.

— A na czem będą polegać jego ulepszenia?

— Przedewszystkiem na tem, że będzie w najdoskonalszy sposób zabezpieczony od pożaru, będzie rozporządzał tak wielką ilością łodzi ratunkowych, aby wszyscy, przebywający na pokładzie, mogli się uratować. Ponadto będzie wyposażony w dwie wielkie łodzie motorowe z olbrzymiemi reflektorami i radjami nadawczemi. Szybkość jego wynosić będzie 18 węzłów na godzinę. Jeżeli zaś chodzi o stronę utylitarną — to trzeba zwrócić uwagę na to, że będzie to wspaniały hotel pływający, wyposażony w duże pomosty dla spacerów, pływalnię, kino, teatr, chodnie, wspaniałe salony do zabaw, oddzielną palarnię, piękne jadalnie, chłodnie, garaż na 12 samochodów, szpital, aptekę, kawiarnię, 2 wielkie werandy, wielką stację radjową, podwójne dno, co zwiększa bezpieczeństwo i t. d.

— A jak dużo towarów będzie mógł zabrać na pokład „Piłsudski"?

— Razem z żywnością i wodą 5,100 ton, w czem samej wody słodkiej dla kuchni 1290 ton.

Chodząc po pokładzie, obserwowałem, jak stolarze zakładają podłogi. Drzewo suche, mocne, belki spajane śrubami, zalewane z boku smołą tworzą jedną zwartą masę. Inni robotnicy znowu zakładają sieć elektryczną. Huk młotów, świst maszyn wokoło ogłusza człowieka. To też po 3 godzinach łażenia po okręcie, zmęczony, udałem się do stolarni, gdzie setki robotników - artystów przygotowuje kabiny i sale, słowem całe wewnętrzne urządzenie. Widziałem trzy kabiny gotowe, które mają być na pokładzie „Piłsudskiego". Kabina turystyczna z łazienką — to wielki luksus, jakiego nie widziałem na najbardziej eleganckich parowcach. Łóżko, szafy, otomana, fotele biurko z drzewa w ładnym stylu z telefonem, a łazienka w sąsiedniej ubikacji, wyłożona kaflami białemi jak śnieg, z umywalnią i t. d. To też wysoka klasa. Kabina ma dwa łóżka w klasie turystycznej niemniej luksusowo urządzona. Zaś trzecia klasa, tak zw. emigrancka, ma taki wygląd jak klasa pierwsza na niektórych okrętach, kursujących na linji Europa — New York. To najlepiej maluje całość.

dr. W. Sz.

GŁOSY CZYTELNIKÓW.

Jeszcze w sprawie monopolu fotograficznego

W osławionej sprawie monopolu fotograficznego otrzymujemy list następujący:

Latem 1925 roku przekraczałem granicę francusko-włoską na przełęczy St. Bernard, jadąc samochodem z Paryża do Como. Żmudne formalności na granicy włoskiej nagradzała piękna górska okolica z widokiem na ośnieżone Alpy na tle granatowego nieba. Chcąc sobie zostawić w pamięci tę piękną okolicę z mniej pięknemi formalnościami celnemi, przygotowałem swego Goerza do zrobienia zdjęć. Jeden z pełniących służbę carabinierów, w dodatku mojej zamiary, podszedł natychmiast do mnie, oznajmiając: „E prohibito", ze względów wojskowych wpobliżu granicy. Szkoda! Lecz zakaz zdawał mi się częściowo słusznym. Wprawdzie szpieg napewno tak otwarcie nie fotografuje, ale jak prohibito to prohibito.

Onegdaj, będąc w Warszawie, mając wszystkie granice poza sobą wraz z naszą, mnie najbardziej formalistyczną, chciałem zdjąć pałac Rady Ministrów. Widziałem to zdjęcie na różnych pocztówkach, lecz nie podobało mi się ujęcie. Chciałem zrobić zdjęcie według własnego pomysłu. W momencie, gdy wyciągałem aparat z futerału, pełniący służbę przy pałacu policjant podszedł do mnie i żądał *natychmiastowego schowania aparatu*, gdyż fotografowanie budynków publicznych jest zabronione. Spojrzałem na niego mocno zdziwiony, nie rozumiejąc zupełnie powodu tego zakazu! Jak się później dowiedziałem, zakaz ten został wydany na prośbę Pata, który posiada monopol na zdjęcia budynków państwowych w Warszawie.

Badając bliżej tę sprawę, należy wątpić, czy taki zakaz jest słuszny? O ile chodzi o budynki wojskowe, lub inne, mające jakieś znaczenie wojskowe, to taki zakaz miałby swoje uzasadnienie, tak jak to już wspomniałem o przełęczy St Bernard. Ale w mieście milionowem, w stolicy państwa, w samym środku kraju, gdzie dziennie przewija się niezliczona ilość przyjezdnych z kraju i zagranicy, zakaz taki jest więcej, niż dziwny. W żadnym kraju europejskim takich zakazów fotografowania niema, oczywiście, o ile nie chodzi o punkty strategiczno-wojskowe. Krępowanie turysty, a specjalnie zagranicznego, nie przyzwyczajonego do dziwnego ustosunkowania się władz polskich do fotografowania w obrębie stolicy, nie odbije się w jego ocenie o Polsce słowami zachwytu. Będzie on naturalnie unikał według fotografowania, by nie wejść w konflikt z władzami, ale wróciwszy do domu opowie, że Polska jest krajem, który krępując obcego turystę w tak niewinnej przyjemności, jak fotografowanie na ulicy, uważa się go przynajmniej za szpiega na usługach „Iteligence Service" swego kraju!

Byłoby bardzo wskazane, aby władze nasze zrozumiały, że takie przepisy zniechęcają obcych turystów, których z drugiej strony pragnęłyby mieć jak najwięcej.

Pour rien il n'y arien.

Fr. Bertoni.

Międzynarodowa konferencja w sprawie domów wycieczkowych dla młodzieży

W większości krajów Europy, a przedewszystkiem w krajach germańskich oraz niektórych słowiańskich i romańskich, działają specjalne stowarzyszenia, które prowadzą domy wycieczkowe dla młodzieży. Najstarsze z nich założone w 1907 r. istnieją w Niemczech. Od 1932 r. odbywają się coroczne kongresy przedstawicieli tych stowarzyszeń, na których omawiana jest przedewszystkiem sprawa udostępnienia domów wycieczkowych młodzieży zagranicznej na zasadzie wzajemności. Tegoroczna odbyła się w dniach od 17 — 23 października w zamku Willersley w środkowej Anglji w okolicach Manchesteru. Ponieważ w Polsce niema stowarzyszenia, które zajmowałoby się budowaniem domów wycieczkowych dla młodzieży, natomiast t. zw. szkolne domy wycieczkowe są kierowane przez Min. Oświaty, delegaci polscy wyznaczeni przez Min. Oświaty, brali w międzynarodowych konferencjach udział tylko w charakterze obserwatorów.

Na tegoroczną konferencję wyjechali pp. Błoński i dr. Orłowicz. Obrady konferencji trwały pięć dni, poczem nastąpiło zwiedzanie domów wycieczkowych dla młodzieży w Szkocji, oraz i w Irlandji. Delegaci polscy zaproponowali, aby w przyszłym roku konferencja odbyła się w Polsce.

Między innemi na porządku dziennym tegorocznego zjazdu postawiono statut międzynarodowego związku stowarzyszeń opiekujących się domami wycieczkowemi dla młodzieży, sprawozdanie prezydjum i sekretarjatu mającego siedzibę w Amsterdamie, z działalności w ubiegłym roku, wprowadzenie międzynarodowych legitymacyj uprawniających do korzystania z domów wycieczkowych dla młodzieży, ustalenie znaków konwencyjnych dla skorowidzów domów wycieczkowych, wydawanych przez rozmaite kraje, udział w międzynarodowej wystawie w Brukseli, wybór prezydjum związku na rok następny, sprawozdanie z działalności związków w poszczególnych krajach w ubiegłym roku i t. p.

Imprezy w styczniu

1 *Sławsko* — Sokole zawody narciarskie dzielnicy Małopolskiej.

1 *Wisła* — Konkurs skoków.

1 — 6 *Krynica* — 9 Międzynarodowy turniej hokejowy o mistrzostwo Krynicy.

1 — 10 II. — Sztafetowy raid narciarski Związku Strzeleckiego wzdłuż Karpat.

1 — 13 Okres zimowych feryj szkolnych. Sezon sportów zimowych w Zakopanem, Krynicy i t. p. Liczne zawody i imprezy sportowe z całej Polski i zagranicy.

1 — 15 II. — Sztafetowy rajd narciarski Związku Strzeleckiego wzdłuż Kresów Wschodnich.

4 — 5 *Zakopane* — Zawody w kombinacji alpejskiej.

4 — 6 *Rabka* — Międzynarodowe akademickie zawody narciarskie.

4 — 6 *Zakopane* — Międzynarodowe zawody łyżwiarskie o mistrzostwo Zakopanego w jeździe figurowej pań, panów i parami.

5 — 6 *Nowy Targ* — Zawody narciarskie Związku Strzeleckiego p. Nowy Targ.

6 *Zakopane* — Drużynowy konkurs skoków.

6 *Nowy Targ* — Konkurs skoków.

6 *Poronin* — Konkurs skoków.

6 *Worochta* — Konkurs skoków

6 *Lwów* — Bieg drużynowy 12 km.

6 *Wisła* — Zawody o mistrzostwo podokręgu Śląskiego.

6 — 7 Żabie, Worochta — Charakterystyczne huculskie obchody Bożego Narodzenia.

6 — 15 *Zakopane* — Ogólnopolskie zawody konne pod prot. Pana Prezydenta Rzplitej (skoki przez przeszkody-skijöring-ski-ski-jöring).

6 — 9 *Rabka* — Zawody w kombinacji norweskiej o nagrodę Związku Podhalan.

10 — 13 — Okręgowe mistrzostwa łyżwiarskie w poszczególnych miejscowościach.

11 — 12 *Zakopane* — Zawody narciarskie o memorjał ś. p. Wójcickiego.

12 *Wilno* — Zawody akademickie Uniwersytetu Stefana Batorego.

12 — 13 *Krzemieniec* — Zawody w biegu na 15 km i konkurs skoków.

12 — 13 *Zakopane* — Mecz hokejowy.

12 — 13 *Lwów* — Zawody narciarskie w biegu złożonym.

13 *Ławoczne* — Mistrzostwa Okręgowe Kolej. P. W.

13 *Kraków* — Międzyklubowe zawody narciarskie.

13 *Istebna* — *Koniaków* — Bieg narciarski 30 km.

13 — 14 *Krynica* — Okręgowe mistrzostwa narciarskie.

19 Żabie, Worochta, Lwów — Grecko-katolickie święto Jordanu.

19 — 20 *Krynica* — Bieg 50 klm. o mistrzostwo Polski i konkurs skoków.

19 — 20 *Zakopane* — Mistrzostwa Okręgu Podhalańskiego.

19 — 20 *Skoczów* — Zawody w kombinacji norweskiej.

19 — 21 Łyżwiarskie mistrzostwa Polski w jeździe figurowej i szybkiej.

20 *Sławsko* — Konkurs skoków.

20 *Cieszyn* — konkurs skoków.

20 *Wisła* — Zawody narciarskie V. Okręgu Związku Strzeleckiego.

20 — 17.II. *Zakopane* — 3 zimowe wyścigi konne z totalizatorem.

22 — 25 *Rabka* — Zawody narciarskie w kombinacji alpejskiej i norweskiej.

26 — 27 *Zakopane* — Bieg i zawody w kombinacji alpejskiej.

26 — 27 *Szczawnica* — Slalom i skoki.

26 — 27 *Rozłucz* — Zawody narciarskie Okręgowego Zw. Strzeleckiego Nr. X.

26 — 27 *Krzemieniec* — Zawody międzyklubowe Wołynia.

26 — 27 *Borysław* — Bieg patrolowy ze strzelaniem Rozłucz-Borysław.

26 — 28 *Bielsko-Klimczok* — Zawody o mistrzostwo Okręgu Krakowsko-Śląskiego.

27 *Nowy Targ* — Bieg złożony o puhar miasta Nowego Targu.

27 *Krynica* — Zawody saneczkarskie o mistrzostwo Krynicy.

27 *Wilno* — Mecz narciarski Lwów—Wilno.

27 *Poronin* — Konkurs skoków.

27 *Skole* — Biegi narciarskie.

27 *Krynica* — Bieg narciarski Krynica—Żegiestów.

27 Raid Barania Góra—Równica.

28 — 3.II. — Raid narciarski Nowy Targ — Zwardoń.

30 — 2.II. — *Rabka* — Wędrówka narciarska „Skimki".

31 *Nowy Targ* — Sokole zawody narciarskie dzielnicy krakowskiej.

Turyści proszą o ciszę w schroniskach!

Otrzymujemy z kilku stron prośbę o wydrukowanie apelu do turystów i narciarzy, aby zechcieli w schroniskach zachowywać bezwzględną ciszę w porze nocnej. Na porządku dziennym, niestety, jest bezceremonjalne zachowywanie się spóźnionych przybyszów, którzy nietylko stukają butami i świecą w oczy latarkami śpiącym, ale głośnemi rozmowami, a nawet śpiewami, uniemożliwiają im odpoczynek.

Na szczególne potępienie zasługują niedzielni „wyrypiarze", którzy zjawiają się w schroniskach z... gramofonami i w licznem towarzystwie długo w noc oddają się ochoczym tańcom i śpiewom.

W schroniskach powinna panować bezwzględna cisza od **10** wieczorem do **6** rano, a rzeczą towarzystw utrzymujących schroniska jest nietylko wdrożenie do ciszy swoich członków, ale również wydanie surowego nakazu obsłudze schronisk, aby bezwzględnie pilnowała ciszy w porze nocnej.

Kronika zagraniczna

Bilety kolejowe na raty

Austrjackie Koleje Związkowe wprowadziły, począwszy od 1 października 1934 r. marki podróżnicze. Nowość ta umożliwia przedpłatę biletów w ratach. Austrjackie Koleje Związkowe wydają bowiem marki już na sumę 50 szyl. oraz albumy do nich. Po wyklejeniu odpowiedniej sumy, albumy te przyjmują wszystkie kasy na dworcach kolejowych. Nowość ta umożliwia stopniowe zbieranie pieniędzy na projektowane podróże, przyczem zebrana suma może być każdej chwili zamieniona na bilety wszystkich prawie publicznych środków komunikacyjnych, przyczem jednocześnie cena biletu zostaje zniżona, gdyż marki te obliczone zostają w stosunku od 6 — 10% wyższym od nominalnej wartości zebranej sumy.

Statystyka ruchu turystycznego w Belgji

Ciekawą inowację zastosował obecnie urząd turystyczny belgijsko - luksemburski przy prowadzeniu statystyki ruchu turystycznego. Podając liczby cudzoziemców, przybywających z poszczególnych krajów, przytacza również ilość spędzonych przez nich nocy w Belgji, a to na podstawie miesięcznych wykazów związków hotelarzy belgijskich. W ten sposób można ocenić wartość ekonomiczną i do pewnego stopnia określić bilans stosunków turystycznych z poszczególnemi państwami.

Statystyka ruchu cudzoziemców w Belgji za 1933 r. zawiera m. in. następujące cyfry:

	osób	nocy
Holandja	31.445	95.108
Francja	24.572	112.327
Anglja	11.932	74.280
Niemcy	7.978	31.831
Stany Zjedn.	1.819	3.240
Szwajcarja	1.131	3.992
Luksemburg	1.069	5.902
Polska	1.034	1.469

Jednocześnie urząd statystyczny określa wydatki turysty zagranicznego w Belgji na 150 fr. dziennie, z czego przypada: na hotel, restauracje i kawiarnie — 50 fr., na komunikację — 30 fr., na rozrywki — 30 fr. i na różne zakupy — 40 fr. Na zasadzie tych przeciętnych cyfr wyprowadza urząd wartość ruchu turystycznego z różnych państw.

Letnia szkoła narciarska

Austrjacki Związek Narciarski skłonił zarząd szkoły narciarskiej w Obergugl (Tyrol) do otwarcia w lecie 1935 r. „letniej" szkoły narciarskiej.

Szkoła pobudzić ma z jednej strony zainteresowanie się społeczeństwa sportem narciarskim, z drugiej zaś posłuży do wzmożenia ruchu turystycznego w Austrji.

Zniżki kolejowe dla turystów

60 proc. w Niemczech

Koleje niemieckie zdecydowały się przyznać obywatelom zagranicznym oraz Niemcom z zagranicy, podróżującym po Rzeszy w okresie zimowym (od 21 grudnia do 17 marca), dalej na Święta Wielkiejnocy (od 13 do 29 kwietnia) i w lecie (od 1 czerwca do 31 października) zniżki kolejowe w wysokości 60 procent.

50 proc. na Węgrzech

Polityka węgierskich kolei żelaznych w kierunku ściągania do Węgier jaknajwiększej ilości cudzoziemców, rozporządza obecnie nowym w tym kierunku środkiem. Oto w tych dniach wyszło rozporządzenie, ustalające, iż nowożeńcy-cudzoziemcy, pragnący zwiedzić w czasie podróży poślubnej Węgry, korzystają z 50% zniżki w cenach biletów kolejowych.

Autostrada Rzym — Neapol

Wkrótce zostanie oddana do użytku nowa autostrada, stanowiąca najkrótsze połączenie między Rzymem a Neapolem.

Austostrada ta jest właściwie historyczną drogą rzymską z IV w. przed Chrystusem, która wskutek zaniedbania i braku konserwacji została od 100 lat zniszczona, zarośnięta i od tego czasu nieużywana. Obecnie doprowadzono ją do porządku, stosując przy odbudowie nowoczesne środki techniczne. Koszty odbudowy wyniosły 4 miljony lirów. Droga przeznaczona jest wyłącznie dla użytku pojazdów mechanicznych.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.
WIADOMOŚCI TURYSTYCZNE Nr. 1.

RUCH WYDAWNICZY

Wszerz i wzdłuż Wielkopolski

M. Ziemski i T. Piechocki. „Wszerz i wzdłuż Ziemi Wielkopolskiej". Poznań 1934. Nakł. autorów. Tom I.

Jest to zbiór feljetonów reportażowych o niektórych miastach Wielkopolski, ujęty w formę żywych djalogów. Zgodnie z zastrzeżeniem samych autorów, książka nie posiada cech, pretendujących do głębokiego ujęcia omawianych tematów. Autorom chodzi raczej o „przekrój" rzeczywistości, o uchwycenie na gorąco chwili, w której zwiedzają opisywane miejscowości. Stąd też książka posiada obok licznych zalet, poważne luki. Największą z nich jest brak własnych obserwacyj. Autorzy w całej prawie książce cytują tylko rozmowy stereotypowo przeprowadzane ze starostami, burmistrzami i proboszczami. Może się to napozór wydawać „zasięganiem języka" u najkompetentniejszych znawców tak njednak nie jest. My, którzy wydaliśmy już 10 monografij wojewódzkich do których materjały zbieraliśmy wszędzie na miejscu, wiemy najlepiej wiele są warte urzędowe informacje, nie poparte własnemi badaniami lub chociażby obserwacjami. Stąd też pewna jednostronność informacyj. Nie można przytem nie zaznaczyć, że praca pp. Ziemskiego i Piechockiego czyni wrażenie, prowadzonej „na kolanie". Wygląda to tak, jakby autorzy wpadali szybko do zwiedzanych miejscowości i z zegarkiem w ręce zasięgali wiadomości, nie wyłączając nawet gazu z motoru swego samochodu. Stąd pewna pobieżność, zbyt wielka nawet w stosunku do zastrzeżenia samych autorów. Wskutek niej przepuszczano nieraz intersujące rzeczy. Tak nap. w opisie Wolsztyna niema ani słówka o tem, że tragikomedja historycznego Drzymały z jego wozem odbywała się właśnie w Wolsztynie, przy opisie gospodarki miejskiej w Chodzieży nie wspominają autorzy o pikantnym szczególe, że miasto otrzymuje prąd elektryczny z niemieckiej Piły i, że w razie jakiegoś incydentu granicznego, Niemcy wyłączają prąd, pogrążając złośliwie Chodzież w ciemnościach; w opisie pow. Czarnkowskiego brak wzmianki, że w Biale urodził się ostatni król Polski — Stanisław August Poniatowski, przy opisie pow. Kościańskiego brak bodaj krótkiej wzmianki o prześlicznych legendach, krążących wśród miejscowej ludności, podczas kiedy cytowana jest łzawa, banalna i oklepana legenda o Czarnej Księżniczce z Szamotuł. W tym samym Kościanie nie zauważyli autorzy gmachu gimnazjum, najpiękniejszego w całej Rzeczypospolitej, etc.

Powyższe luki powstały prawdopodobnie wskutek tego, że autorzy nie posiadali ściśle wytkniętej linji swych zainteresowań, a chwytali to, co im się właśnie nasunęło. Nie byli przytem przygotowani do swoich podróży ani pod względem krajoznawczym ani historycznym. A bez przygotowania, szczególnie historycznego, niepodobna opisywać Wielkopolski.

Pomimo wymienionych usterek, które notujemy tutaj gwoli ostrzeżenia autorów przed ich powtórzeniem w planowanym II tomie, sama praca zasługuje na życzliwe przyjęcie. Nie stanowi ona wprawdzie żadnej rewelacji ani odkrycia Ameryki, gdyż, pomijając już inne wydawnictwa, „Wiadomości Turystyczne" w r. 1932 wydały już monografję woj. Poznańskiego, ale w każdym razie jest to praca pożyteczna. A że przytem pisana jest w żywej narracyjnej formie, przez ludzi uzdolnionych, z temperamentem i obdarzonych niewątpliwie dobrą wolą, że wydana została starannie, niewątpliwie znajdzie szerokie rozpowszechnienie, na które w zupełności zasługuje.

Kajakiem do minaretów

DR. W. KORABIEWICZ.

Warszawa — Główna Księgarnia Wojskowa. — Cena 4.80 zł.

Kajakowcy nasi nie poprzestają już na włóczędze po naszych rzekach i jeziorach, lecz szukając szerszych przestworzy i szlaków wodnych, przebijają się hen do morza Bałtyckiego i Czarnego. Kajak, w dodatku jeszcze żaglowy, dający możność poruszania się bez większego zmęczenia po dużych przestrzeniach, jest jakby stworzony dla włóczęgi.

Do liczby takich włóczęgów kajakowych w wielkich stylu należy autor książki wydanej przez Główną Gsięgarnię Wojskową p. t. „Kajakiem do minaretów" dr. Wacław Korabiewicz, były lekarz „Daru Pomorza". Traktuje ona o dwóch kolejnych wyprawach, które razem złożyły się na przebycie szlaku Polska — Ateny. Pierwszą wyprawę autor rozpoczął z Wilna do Nowego Targu koleją, stąd kajakiem przez Orawę, Wag, Dunaj do morza Czarnego, morzem zaś do Stambułu. Wycieczka wyruszyła w sześć osób, jednak tylko z jedną z nich dotarł autor do Konstantynopola. Obie wyprawy obfitowały w mnóstwo przeżyć, wrażeń i przygód. Bywało i tak, że groziła im śmierć i tak, że cierpieli głód, lecz bywały i sytuacje komiczne, wesołe, lub wprost zachwycające.

Dr. Korabiewicz jest nietylko kajakarzem i żeglarzem, lecz również dobrym poetą i pisarzem o bujnym temperamencie, czulej wrażliwości i dużem poczuciu humoru. Dlatego stać go i na sentyment i na ciętą ironję.

Trzeba przyznać, że książka dr. Korabiewicza jest nieposlednim zjawiskiem w dziedzinie pamiętników tak, jak niepowszednim typem jest sam autor-włóczęga. „Kajakiem do minaretów" pisane było zresztą już „na wsiadanem". Czekał już nowy kajak, sporządzony na podstawie wszelkich doświadczeń autora i dostosowany do podróży dalekomorskich.

W chwili, gdy książka omawiana ukazuje się na półkach księgarskich, bielą się już nowe żagle kajaka dr. Korabiewicza na morzu Śródziemnem, popychając łódź na wschód.

Liryki Nadsona

Jerzy Machon „Ekloga Pieśni Nadsona". Warszawa 1935. Nakł. F. Hoesicka.

Zbiór liryk Nadsona w dobrym przekładzie Jerzego Machona stanowi cenną antologję tego poety, tak mało jeszcze u nas znanego. Tłumacz wybrał cenniejsze utwory rosyjskiego liryka i podał je polskiemu czytelnikowi w pięknej poetyckiej formie. Tomik poprzedza utwór tłumacza, poświęcony „cieniom poety". Na podkreślenie zasługuje estetyczna zewnętrzna szata.

W miastach i puszczach Ameryki Południowej

Bohdan Teofil Lepecki. Nakł. Inst. Wydawn. „Bibljoteka Polska" Okł. proj. Stanisław Babiński. Warszawa 1934.

Talent B. T. Lepeckiego znajduje się na samej granicy literatury i dziennikarstwa, biorąc z obydwu dziedzin najlepsze cechy: płynność i łatwość stylu, dobrą narację i malarskie wartości z literatury, ścisłość, żywość i interesujący sposób pisania z dziennikarstwa. Dlatego też utwory Lepeckiego czytywane są zawsze chętnie, a każda nowa książka witana jest z zadowoleniem.

„W miastach i puszczach Ameryki Południowej" stanowi zbiór reportaży literackich z dwu podróży autora: z r. 1933, odbywanej wraz z marsz. Raczkiewiczem, oraz z lat 1930 - 31, kiedy autor stale mieszkał w Brazylji. Rzecz oczywista, że pierwsza część książki, sprawozdanie z podróży odbytej w kinematograficznem tempie, jak to autor sam zaznacza, zawiera sprawozdania zupełnie pobieżne, w których interesujące są tylko myśli autora, wyjawiane przy rozmaitych okazjach. Strona opisowa natomiast posiada tu charakter zaledwie szkicowy.

Druga część, opisująca Brazylję, nosi już cechy głębszych studjów i gruntownej obserwacji. Lepecki, posiadając dość czasu i zamiłowania, oświetlił w szeregu artykułów kilkanaście poważnych kwestyj, wśród których życie Polaków — kolonizatorów rozmaitych części Brazylji, znajduje się na pierwszym planie. Ta część właśnie posiada największą wartość, zarówno dla badacza kwestji osadnictwa polskiego w Ameryce Południowej jak dla podróżnika i przyrodnika.

Niepodobna tu przytaczać licznych i charakterystycznych epizodów, oglądanych przez autora i notowanych z prawdziwem poczuciem nietylko realności, ale i sumienności. Tę ostatnią należy podkreślić szczególnie dobitnie, gdyż literatury kolonizacyjnej polskiej mamy b. mało, a i ta, która jest, zwykle nie grzeszy sumiennością opisów. Na niej też polega wartość społeczna książki Lepeckiego.

„W miastach i puszczach Ameryki Południowej" czyta się z zainteresowaniem od pierwszych do ostatnich kart. Jest to jedna z dobrych książek, tak nielicznych u nas w ostatnich czasach. (O.).

Zbiorowe wydanie pism Bolesława Prusa

Rozpisana subskrypcja na Pisma Bolesława Prusa stała się wielkim ewenementem. Okazało się nagle, że nowele i mniejsze powieści Prusa — małe klejnoty prozy naszej, są od lat kilkudziesięciu wyczerpane, że istnieje sporo arcydzieł Prusa, dotychczas wogóle nieopublikowanych, że mnóstwo utworów nie doczekało się dotąd książkowego wydania, utknąwszy w starych rocznikach dziś już nieistniejących czasopism, że wreszcie — rzecz nie do wiary — tak bliskie nam, tak dobrze znane powieści, jak genjalna „Lalka", „Faraon i t. d. czytaliśmy w postaci gruntownie zniekształconej przez cenzurę rosyjską i niemniej okrutną cenzurę tępych „poprawiaczy".

Wielki to wstyd, że zbiorowe wydanie najgenjalniejszego naszego prozaika wszystkich czasów ukazuje się dopiero w 16 lat po odzyskaniu niepodległości. Ale lepiej późno niż nigdy.

Protektor Akademji Literatury, nazwiska redaktorów: prof. Ign. Chrzanowskiego i prof. Z. Szweykowskiego, który od 6 lat przygotowuje teksty, dają gwarancję, że będzie to wydawnictwo, u nas jedyne w swoim rodzaju. Firma Gebethner i Wolff zaś dokłada wszelkich starań, aby ta edycja, obejmująca 26 tomów, prezentowała się jak najokazalej i najpiękniej. W dodatku, co podkreślić trzeba, wyjątkowo tania cena w subskrybcji (już od zł. 78.—) udostępnia tę najszlachetniejszą w mowie naszej prozę wielkiego pisarza i wychowawcy najszerszym masom naszego społeczeństwa. Miejmy nadzieję, że istotnie trafi ona pod strzechy.

„Turysta w Polsce"

Po dłuższej przerwie ukazał się Nr. 2 „Turysty w Polsce", organu Ministerstwa Komunikacji. Jest on w całości poświęcony zimowej turystyce i w skład jego wchodzą artykuły: St. Faechera — Narciarskie góry w Polsce, — Z. Nowakowskiego — Próba bez wartości — rzecz o Krakowie, Rafała Malczewskiego — Zakopiańska zima, — d-ra A. Zielińskiego — Podkarpacki rajd narciarski, — d-ra W. Dybowskiego — Sławsko — raj narciarzy, — W. Garczyńskiego — Polowania w Polsce, — St. Łosia — Na torach PKP, — Fr. Galińskiego — Nowa Polska — i d-ra M. Orłowicza — Kalendarz turystyczny. — Układ graficzny T. Piotrowskiego.

Redaktor „Turysty", p. B. T. Lepecki włożył w wykonaną pracę wiele trudu. Postarał się o wielostronność materjału i doskonałą szatę graficzną. Numer stoi na wysokości najlepszych wydawnictw tego rodzaju zagranicą, co należy podkreślić ze szczególną satysfakcją.

Wiadomości z zakresu Ubezpieczeń Wzajemnych

Od kilku miesięcy ukazuje się w Warszawie czasopismo pod powyższą nazwą. Obok artykułów, zawierających rzeczową krytykę organizacji i niedomagań instytucji ubezpieczeń społecznych, „Wiadomości z zakresu Ubezpieczeń Społecznych" podają wiele ciekawych i potrzebnych dla zainteresowanych informacji.

Ostatni Nr. 3, oprócz zwykłych działów informacyjnych, zawiera bardzo interesujące artykuły: „Bezplanowość w organizacji ubezpieczeń społecznych", „Opinja społeczeństwa o t. zw. Małej Ustawie", i w Trybunie Czytelników, „Gorący protest ubezpieczonego przeciwko skasowaniu wolnego wyboru lekarza".

AUTOMOBILIZM

Raj dla automobilistów

Wiadomo powszechnie, że w St. Zj. A. P. jeden samochód przypada średnio na 3 mieszkańców, a nawet w niektórych stanach (Kalifornja) na 2 mieszkańców.

Te 40 miljonów samochodów oznaczają nietylko potęgę amerykańskiego przemysłu samochodowego, ale również potęgę tych gałęzi przemysłu, które pozostają z nim w ścisłym związku, jak produkcja benzyny, olejów i smarów, budowa dróg, najlepszych w świecie, stacyj obsługi samochodowej, stacyj benzynowych, garaży i t. d.

Ruch samochodowy w St. Zjedn. zawdzięcza swój wspaniały rozwój z jednej strony wielkim odległościom między osiedlami ludzkiemi, rozrzuconemi na olbrzymiem terytorjum, z drugiej zaś — taniości samochodów oraz ich utrzymania.

Samochód-limuzyna o sile 10 — 14 koni, najnowszego typu, kosztuje tam obecnie (nowy) od 400 do 425 dolarów; samochód, używany mniej więcej przez dwa lata, można nabyć za 200 dolarów, a stary (po 6 — 7 latach pracy) ale w zupełnie jeszcze dobrym stanie — za 20 do 30 dolarów. Utrzymanie samochodu jest bardzo tanie: galon benzyny (około 4 litrów) kosztuje 15 centów, czyli około 20 groszy litr; w tym samym stosunku oliwa i smary.

A jednak przemysł samochodowy, jeżeli chodzi o cyfry produkcji, daleki jest obecnie jeszcze od tego rozkwitu, jaki przeżywał 8 — 10 lat temu. Weźmy dla przykładu zakłady Forda.

W momencie „prosperity" zakłady Forda wypuszczały dziennie 12.000 wozów (1926 r.), obecnie zaś (1934 r.) średnia produkcja dzienna wynosi 3.500 wozów. Trzeba jednak zaznaczyć, że jest to poprawa w porównaniu z 1933 r., gdy średnia produkcja dziennie nie przekraczała 2.000 wozów. Również ilość zatrudnionych u Forda robotników, dochodząca w 1926 r. do 100.000, wynosi obecnie 45.000.

Rzecz oczywista, że przy tej ilości samochodów niepodobna wszystkich garażować w zamkniętych pomieszczeniach, gdyż trzebaby budować w tym celu całe miasta-garaże: to też większość samochodów nocuje w specjalnych parkach, pod gołem niebem. Niektóre z nich, jak np. w Chicago, mogą pomieścić do 10 tys. wozów.

Drogi dla samochodów w St. Zjedn. są bardzo szerokie, dzięki czemu ruch odbywa się w kilku rzędach, przyczem każda droga podzielona jest równoległymi pasami, co daje możność jazdy z dużą szybkością. Asfaltowanie dróg, będące w Polsce szczytem nowoczesności oraz ideałem, do którego dążymy z wielkim nakładem kosztów, uważane jest w St. Zjedn. za anarchaiczny przeżytek. Wszystkie nowoczesne autostrady buduje się tam z cementu. Na wszystkich autostradach założone są na skrzyżowaniach sygnały automatyczne, jak w miastach, i żaden kierowca nie pozwoli sobie na przejechanie sygnału. Zresztą nadużycia w tym kierunku karane są z całą surowością, a kontrolę nad tem wykonuje sztab policji drogowej na silnych i szybkich motocyklach.

Wynajem samochodów w garażach na wycieczki zamiejskie jest udostępniony dzięki niskim cenom i brakowi jakichkolwiek formalności. Trzeba przytem zauważyć, że w St. Zjedn. prawie każdy właściciel samochodu jeździ sam, a pozatem niemal każdy mężczyzna umie kierować i posiada prawo jazdy. Otóż przy wynajmie samochodu wystarczy złożyć kaucję w wysokości 20 — 30 dol., gdyż właściciel garażu ma wozy ubezpieczone od rozbicia i od kradzieży, kaucja zatem służy na ewentualne pokrycie kosztów asekuracji. Sama opłata za wynajem wynosi 1 dolar dziennie i 5 centów od kilometra; o ile ktoś zużyje podczas jazdy więcej benzyny, niż dostał przy wyjeździe z garażu, kupuje ją po drodze i potrąca koszt benzyny, na zasadzie kwitków stacyj benzynowych, przy regulowaniu rachunku za wynajem.

Dzięki tym wszystkim udogodnieniom, taniości i najlepszym warunkom podróżniczym Stany Zjedn. A. P., słusznie mogą być uważane za raj dla automobilistów.

Czy autobus jest nieruchomością?

Nad tem zagadnieniem prawnem głowią się obecnie sądy angielskie.

Pewien przedsiębiorca angielski umieścił pośrodku swej łąki autobus bez kół i zamieszkał w nim z rodziną. Wkrótce otrzymał wezwanie do sądu, przed którym władze administracyjne wytoczyły mu sprawę za „wybudowanie prowizorycznego mieszkania bez pozwolenia władz". W sądzie oskarżony oświadczył, że uważa autobus bez kół za letni pawilon wzniesienie którego, według przepisów angielskich inie wymaga specjalnego zezwolenia administracji. Zdezorjentowany sędzia przekazał rozstrzygnięcie sprawy na orzeczenie wyższej instancji, gdyż oskarżony broni się przepisem, który mówi o „pawilonach letnich, willach i domkach prostej konstrukcji, umieszczanych w parkach i ogrodach i przeznaczonych do obrony przeciw nadmiernym promieniom słońca", a które można wznosić bez pozwolenta, gdyż nie są one uważane za nieruchomości w ścisłem znaczeniu słowa.

Ciekawy ten spór prawny przejdzie zapewne do najwyższych instancyj.

„Stała rada bezpieczeństwa ulicznego"

Dekretem min. komunikacji została ustanowiona w Anglji „Stała rada bezpieczeństwa ruchu ulicznego". Należą do niej delegaci klubów automobilowych, sportowych, turystycznych, towarzystw ubezpieczeń oraz władz państwowych i komunalnych.

Zadaniem rady będzie wydawanie przepisów, dotyczących ruchu ulicznego w całem państwie i zgłaszanie do rządu wniosków w tej sprawie. Przedewszystkiem rada zajmie się wydaniem przepisów wykonawczych do świeżo ogłoszonego dekretu ministerjalnego o uregulowaniu ruchu pojazdów i pieszego.

Dekret ten zawiera radykalne bardzo przepisy, dotyczące ustanowienia okresu bezgłośnego w godz. od 11-ej wiecz. do 7-ej rano, podczas którego w całem państwie zabronione jest używanie sygnałów samochodowych, utworzenia we wszystkich ośrodkach zamieszkałych miejsc dla przechodzenia pieszych przez jezdnie, kar za niestosowanie się do przepisów zarówno przechodniów, jak i

Samoloty regulują ruch samochodowy

Ze względu na coraz trudniejsze regulowanie szalonego ruchu samochodowego w centrum Londynu, policja angielska wpadła na pomysł posługiwania się samolotami w celu prowadzenia obserwacji tego ruchu. W tym celu w ub. miesiącu został użyty poraz pierwszy samolot „autogiro", mogący, jak wiadomo, zmniejszyć swą minimalną szybkość do 24 km. na godzinę.

Samolot ten, niosący na sobie pilota i obserwatora, zjawia się regularnie nad głównemi centrami ruchu samochodowego na wysokości 200 do 300 m. i po zauważeniu przez obserwatora jakichkolwiek zatorów, zniża się do wysokości 100 — 150 m i bada przyczyny przeszkód w ruchu samochodowym.

Ponieważ pierwsze próby dały policji dużo pouczającego materjału, mają być w najbliższym czasie przedsięwzięte nowe badania na większą skalę, przy pomocy kilku aparatów autogiro.

Nowa organizacja wystaw samochodowych

Organizatorzy tak zwanych „salonów samochodowych", będących corocznemi wystawami nowych typów samochodów we wszystkich państwach produkujących, szukają obecnie nowych form dla większego zainteresowania publiczności temi wystawami.

Jak donoszą pisma amerykańskie, zamiast dorocznych „salonów" w Chicago i New-Yorku, w 1935 r. odbędą się w 100 większych miastach St. Zjedn. jednoczesne pokazy sprzedawców. Organizatorzy pokazów liczą na to, że przy tej formie propagandy nowe modele zostaną obejrzane przez znacznie większe masy ewentualnych nabywców.

Z FRANCJI

WAGONY SYPIALNE KLASY III Z PARYŻA DO TULUZY.

W pociągu odchodzącym z Paryża (dworzec Quai d'Orsay) o godz. 20.20 i przybywającym do Tuluzy dnia następnego o godz. 8.05, kursuje obecnie wagon sypialny kl. III-ej. Z Tuluzy ten sam pociąg odchodzi o godz. 19.44 i przybywa do paryża (dworzec Quai d'Orsay) dnia następnego o godz. 6.55.

Cena miejsca sypialnego wynosi fr. 92.—.

ZNIŻKOWE KARTY MIESIĘCZNE.

Aby umożliwić turystom zwiedzanie Francji na jak najdogodniejszych warunkach, Koleje Francuskie wprowadziły specjalne legitymacje, t. zw. karty miesięczne, dające prawo do 50% zniżki, w ciągu miesiąca na wszystkich linjach kolejowych francuskich.

Turysta, zaopatrzony w taką kartę, nie będąc skrępowanym zgóry żadną określoną marszrutą, może zmieniać dowolnie kierunek podróży, osiągając przytem znaczną oszczędność na kosztach podróży.

Cena karty wynosi w kl. I-ej — fr. 333,25, w kl. II-ej — fr. 265,75 i w kl. III-ej — 175,75.

Karty te opłaci się nabywać, jeżeli suma kilometrów do przebycia w ciągu miesiąca wynosi ponad 1480 klm. w kl I-ej, 1750 klm. — w kl. II-ej i 1770 klm. — w kl. III-ej. przyczem zniżka wzrasta w miarę odległości.

Dla orjentacji należy zaznaczyć, że np. odległość Paryż — Nicea i zpowrotem wynosi 2.174 klm.

Karty te, wydawane przez cały rok, są ważne w ciągu jednego miesiąca od daty wskazanej przez pasażera.

NOWE WYDAWNICTWA TURYSTYCZNE O FRANCJI.

Staraniem dyrekcji kolejowych Paryż — Orléans — Midi ukazała się broszura „Les sportu d'hiver dans les Pyrénées et en Auvergne", zawierająca krótki opis głównych ośrodków sportów zimowych.

Dyrekcja Kolei Wschodnich wydała broszurę „Services Internationaux de voitures directes", zawierająca szereg ładnych fotografji.

Federacja Związków Propagandy w Provencji wydała prospekt „La Provence" z kolorową mapą tej ciekawej dzielnicy Francji.

Wymienione broszury są bezpłatnie do otrzymania w Przedstawicielstwie Kolei Francuskich w Polsce, Warszawa Ossolińskich 4.

BILETY ZNIŻKOWE DO MIEJSCOWOŚCI KURACYJNYCH I KAPIELOWYCH WE FRANCJI.

Koleje Francuskie opracowują obecnie nową taryfę ulgową dla biletów powrotnych do miejscowości kuracyjnych i kąpielowych, pod warunkiem conajmniej 12-dniowego pobytu w danej miejscowości.

Powrotne bilety ulgowe wydawane są w okresie od 15 grudnia do 30 kwietnia, przyczem przejazd tam i z powrotem musi wynosić 1,500 klm.

Dzieci od lat 3 do 7 płacą połowę ceny biletu zniżkowego.

ZE ŚWIATA

300.000 „Hitskiperów" prosi o „lift"

Ktokolwiek przebywa autem drogi amerykańskie spotyka przynajmniej co 20 km. młodego chłopca — czasem całą ich grupę — który prosi o zabranie go ze sobą. Niektórzy z nich mają spojrzenie błagalne, inni zachęcający uśmiech, a wszyscy jeden tylko cel — podróżować. W „slang'u" amerykańskim młodych tych włóczęgów nazywają „hitchipers".

Zamiłowanie do przygód było zawsze bardzo rozpowszechnione w Stanach Zjednoczonych. Przekonanie ogólne, iż każdy ma prawo — a nawet obowiązek — spróbować szczęścia i że z nizin zawędrować można na szczyty fortuny, poparte było przykładami wielkich polityków i przemysłowców, jak Al, Smith, Rockefeller i in. Obecny kryzys rozwinął znacznie to zamiłowanie do przygód, do poszukiwania pracy w innych nieznanych warunkach, do próbowania szczęścia w obcem otoczeniu. Warunki ekonomiczne są ciężkie, młodzi ludzie nie chcąc pozostawać ciężarem rodziny i wyruszają w świat, zaopatrzeni jedynie w wielkie zaufanie w swe siły. Porzucają oni dom rodzicielski bez określonego celu, bez pieniędzy, spragnieni wrażeń. Przebiegają ogromne obszary Stanów Zjednoczonych i dają sobie radę jak mogą. Aby dostać się do następnego etapu swej wędrówki, czekają na drogach na przejeżdżające auta, prosząc o „lift", co oznacza w ich gwarze jazdę za darmo.

Amerykanie naogół zabierają chętnie ze sobą małych wędrowców. Nie lubią bowiem samotności i mają wiele współczucia dla torujących sobie drogę w życiu chłopców. Mały włóczęga otrzymuje często od swego towarzysza podróży posiłek lub parę groszy za pomoc w naprawie auta. Naogół jednak głoduje on często, często też nocuje pod gołem niebem. Czasamt korzysta z chwilowej gościnności na fermie, lub też otrzymuje tam dorywczą pracę. Tak wędruje z miejsca na miejsce, poznając życie i czekając na pracę, któraby go zatrzymała na stałe.

Według oficjalnych danych, na drogach amerykańskich znajduje się około 300.000 młodych chłopców, wędrujących po zarobek. Towarzystwo Pomocy Podróżnym stwierdza jednak, że cyfra rzeczywista przewyższa znacznie te dane.

W szeregach włóczęgów znajdują się elementy najróżniejszego rodzaju, studenci, absolwenci szkół wyższych, posiadający dyplomy i chłopcy, którzy nigdy nie widzieli alfabetu.

Międzynarodowe znaki samochodowe

Poszczególne państwa posiadają następujące znaki:

Anglja	GB
Austrja	A
Belgja	B
Bułgarja	BG
Czechosłowacja	CS
Danja	DK
Egipt	ET
Estonja	EW
Finlandja	SF
Francja	F
Gdańsk	DA
Gilbraltar	GBZ
Grecja	GR
Hiszpanja	E
Holandja	NL
Indje Angielskie	BI
Indje Holenderskie	IN
Irlandja	SE
Jugosławja	Y
Litwa	LT
Luksemburg	L
Łotwa	LR
Monaco	MC
Niemcy	D
Norwegja	N
Polska	PL
Portugalja	P
Rosja	SU
Rumunja	R
Obszar Saary	SA
St. Zjedn. A. P.	US
Szwajcarja	CH
Szwecja	S
Turcja	TR
Watykan	V
Węgry	H
Włochy	I

PRENUMERATA ROCZNA zł. 5.—; półroczna zł. 3.—. CENY OGŁOSZEŃ: Na 1-ej stronie 70 gr., w tekście 60 gr., za tekstem 50 gr., komunikaty zł. 1.—, opisowe zł. 1.50, wszystko za 1 milimetr jednoszpaltowy (na stronie 5 szpalt). Drobne 20 gr. za słowo. Od cen powyższych żadnych rabatów się nie udziela. Za terminowy druk ogłoszeń Wydawnictwo nie odpowiada. Do bezpłatnego przedruku ogłoszeń Wydawnictwo jest obowiązane tylko w razie zniekształcenia tekstu, wynikłego z winy Wydawnictwa, a zmieniającego sens ogłoszenia. Fotografij ani rękopisów Wydawnictwo nie zwraca. Przedruki dozwolone tylko za zgodą Redakcji.

Redaktor naczelny: Wacław Olszewski. Redaktor i wydawca: St. Garztecki. Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Wilcza Nr. 6, tel. 8-83-84. P. K. O. Nr. 9389. Zakł. Graf. „DRUKPRASA" Nowy-Świat 54. Tel.: 615-56 i 242-40.